

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ УКРАИНЫ

**ХАРЬКОВСКАЯ ОБЛАСТНАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ**

**МЕЖДУНАРОДНАЯ АССАМБЛЕЯ СТОЛИЦ И КРУПНЫХ
ГОРОДОВ**

ХАРЬКОВСКИЙ ГОРИСПОЛКОМ

**ХАРЬКОВСКАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ ГОРОДСКОГО
ХОЗЯЙСТВА**

***УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ГОРОДОВ.
УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТАМИ И
ПРОГРАММАМИ ГОРОДСКОГО И
РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ***

*Материалы
VI Международной научно-практической
интернет-конференции*

Харьков – 2008

Устойчивое развитие городов. Управление проектами и программами городского и регионального развития: Материалы VI Международной научно-практической интернет-конференции. – Харьков: ХНАГХ, 2008. – 299 с.

Рассматриваются теоретические основы разработки проектов социально-экономического развития городских территориальных образований, информационные технологии территориального управления при реализации региональных целевых программ.

Анализируются процесс планирования мультипроекта обновления жилищно-коммунальных предприятий, проблемы создания системы индикаторов комплексного мониторинга состояния развития и реформирования жилищно-коммунального хозяйства, особенности и направления усовершенствования организационных структур управления ЖКХ региона.

Освещаются вопросы комплексного реформирования инфраструктуры инвестиционно-строительного комплекса городов и муниципальных образований.

Сборник рассчитан на научных работников, экономистов и специалистов жилищно-коммунального хозяйства, аспирантов, студентов, а также всех, кто интересуется вопросами развития современного города.

Сборник тезисов представляет интерес для специалистов строительных предприятий и жилищно-коммунального хозяйства, научных работников, аспирантов, студентов, а также всех, кто интересуется вопросами управления проектами в городском хозяйстве и строительстве.

Редакционная коллегия:

Шутенко Л.Н., д-р техн. наук, проф. (Украина); Бабаев В.Н., д-р гос. упр., проф. (Украина); Семенов В.Т., проф. (Украина); Писаревский И.М., д-р экон. наук, проф. (Украина); Торкатюк В.И., д-р техн. наук, проф. (Украина); Стольберг Ф.В., д-р техн. наук (Украина); Римшин В.И., чл.-кор. РААСН, д-р техн. наук (Россия); Врубель Ю.А., канд. техн. наук (Беларусь); Капский Д.В., канд. техн. наук (Беларусь).

СЕКЦИЯ 1

ГОРОДСКОЕ И РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ В СИСТЕМЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ И МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ

СТАЛИЙ РОЗВИТОК РЕГІОНУ В СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОГО ПРОГРАМУВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ

В.М. Бабаєв, *д-р держ. упр., професор,
Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

У даний час в Україні сформувалось неоднозначне ставлення до системи державного програмування розвитку, зокрема, розвитку регіонального. Дотепер більшість державних програм не виконані повністю, і це не може не породжувати скептичного до них ставлення, відтак більшість вітчизняних і закордонних фахівців з регіонального розвитку сходяться на думці про необхідність серйозного оновлення процедур розробки і реалізації відповідних державних програм. Модернізація повинна початися з уточнення принципових позицій щодо вирішення проблеми в цілому, а саме: - визначення місця програм у системі державного управління регіональним розвитком; - формулювання обов'язкових вимог до програм як до основного інструмента регіональної політики; - установлення і дотримання чіткої логіки побудови програм; - урахування необхідності варіантної розробки програмних заходів в умовах ресурсної невизначеності; - оцінка програмних можливостей реалізації пріоритетів регіональної політики й обґрунтування доцільності конкурсного відбору програм; - організація контролю за ходом виконання, результативністю й ефективністю програм; - підвищення і персоніфікація відповідальності за реалізацію програм; - організація координації між програмами різного рівня та спрямованості.

Існує думка, що головна перешкода для реалізації державної політики на місцях полягає у вкрай слабкій фінансовій базі. Однак не меншою проблемою є

відсутність дієвих програмних розробок з розв'язання пріоритетних проблем в кожній окремі області, населеному пункті країни. Вважається, що такі програми доцільно мати у випадку, якщо вони підкріплюються державним фінансуванням. Однак більш істотним є сам факт організації на місцях роботи з розробки програм на перспективу. Програмно-цільовий підхід до вирішення регіональних проблем варто розглядати як інструмент, що одночасно забезпечує як формування регіональної політики в цілому, так і її реалізацію у вигляді конкретних програм різного рівня і призначення.

Підвищення результативності і ефективності програм багато в чому залежить від предмета програмного регулювання, встановлення цілей і завдань. Пропоновані рекомендації з упорядкування встановлення мети як найважливішого компонента розробки і реалізації програм виходять з того, що гранично чітко і конкретно сформулювати кожен з проблем – значить створити первинні передумови для концентрації сил і засобів на вирішенні принципово розв'язуваних завдань у чітко визначений термін.

Істотною організаційною умовою результативності програм варто вважати орієнтацію розроблювачів на цільовий відбір програмних заходів і завдань. Для цього необхідно забезпечити максимальну відповідність кожного пропонованого заходу встановленій меті, а також чітко виділити події, які фіксують початок і закінчення виконання кожного завдання.

Оскільки програми, як метод державного регулювання територіального розвитку і селективної підтримки регіонів, поки ще не спираються на системне подання про критичні регіональні ситуації, було б корисним скласти перелік потенційних зон програмного регулювання, з включенням обмеженої кількості локальних депресивних територій, на яких відсутні ринкові механізми і природно-ресурсні умови саморозвитку, а також таких територій, де потрібна лише цільова підтримка майбутніх «точок випереджального росту». Формування такого переліку доцільно покласти на Міністерство регіонального розвитку та будівництва. Новостворена інформаційна база слугувала б для

прозорого відбору проблем і регіонів з метою пріоритетного програмного розв'язання на державному рівні.

Сучасні програми ніколи не фінансувались в повному обсязі, що було і підставою, і виправданням їх невиконання. Однак недофінансування настільки передбачуване, що при розробці кожної програми це варто враховувати як відомий ризик. Для цього необхідно змінити технологію розробки, формуючи варіанти досягнення мети при різних обсягах фінансування.

У цей час програми не відповідають одній обов'язковій вимозі – вирішенню невеликої кількості найбільш пріоритетних, гострих і невідкладних регіональних проблем. Ефективний розподіл обмежених коштів на реалізацію однотипних заходів державної підтримки регіонів, вимагає ранжирування розв'язуваних проблем і проведення конкурсного відбору пропозицій з розробки і реалізації програм.

Проконтролювати доцільність затвердження виконання кожної цільової програми можна лише в тому випадку, якщо коректно позначений очікуваний результат і правильно розрахована вартість його досягнення. Мова йде про необхідність виявляти, з одного боку, міру виправданості витрат, а з іншого – те, наскільки реалізація програмних заходів буде забезпечувати досягнення очікуваних результатів.

У даний час реальної відповідальності за реалізацію програм ніхто не несе. У зв'язку з цим рекомендується ряд заходів щодо забезпечення більшої відповідальності за розробку і реалізацію програми. По кожній програмі повинен бути складений вичерпний перелік осіб, відповідальних за розробку і реалізацію програми із вказівкою конкретної особи, що представляє державного замовника, конкретних осіб, відповідальних за виділення державних коштів на програму, за одержання цих коштів, за доведення їх до виконавців, за досягнення встановлених результатів на національному, обласному і місцевому рівнях. Повинні бути встановлені адміністративна та інші види відповідальності за невиконання зазначених функцій.

Власне державні програми розв'язання регіональних проблем становлять лише невелику частину всіх національних програм і за кількістю, і за обсягом фінансування. У той же час майже всі державні програми мають регіональну орієнтацію. У такий спосіб на території областей, де реалізуються програми, віднесені до властиво регіональних, одночасно і на тих же підставах фінансуються близькі за проблематикою завдання інших програм. У зв'язку з цим доцільно при розробці і реалізації кожної регіональної програми здійснювати заходи щодо координації між програмами, що дозволить виключити дублювання, укрупнити ряд завдань за рахунок об'єднання ресурсів, виділених на виконання суміжних дій, скоротити витрати і отримати вигоду у часі. Функції міжпрограмного координатора мають бути покладені на вже згадуване Міністерства регіонального розвитку та будівництва або спеціально створений ним державний департамент.

В умовах політичної і соціально-економічної трансформації державна регіональна політика може бути лише поєднанням концепції розв'язання регіональних проблем і конкретизованих заходів централізованого регулювання територіального розвитку. При хронічній нестачі бюджетних коштів практично в усіх регіонах зазначені регулятивні заходи повинні здійснюватись за найбільш пріоритетними напрямками, причому тільки в такій організаційній формі, що забезпечує встановлення конкретної мети, відбір найбільш результативних першочергових дій, можливість контролю за використанням коштів і результативністю заходів.

ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСТ І ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Л.М. Шутенко, *д-р техн.наук*, **Ф.В. Стольберг**, *д-р техн.наук*,
В.І. Торкатюк, *д-р техн.наук*, *Харківська національна академія міського
господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Напружене екологічне становище в Україні, яке склалося в результаті антропогенного забруднення навколишнього середовища та внаслідок

недостатніх вимог в екології і посилилося Чорнобильською катастрофою вимагає здійснення не тільки невідкладних заходів по запобіганню руйнування та деградації природних компонентів (повітря, води, земель, надр, рослинного і тваринного світів), але і в творчій діяльності людини, наприклад, в створенні самого найкращого твору людства - його житлового середовища, яке укладає в собі великий і дуже складний комплекс життєдіяльності.

Будівництво являє собою сферу виробничої діяльності з виключно високим рівнем екологічної відповідальності. Ця обставина зумовлена тим, що будівельні процеси чинять пряму дію на всі компоненти навколишнього середовища, активно формують в порівнянні короткі протягом часу антропогенні ландшафти.

З кожним роком зростає важливість проблеми підвищення якості будівельних об'єктів, особливо їх радіоактивної якості. Приблизно 35% території України розташовано на українському кришталевому щиті з високим змістом трансуранових елементів. Це призводить до підвищеної природної радіоактивності окремих територій України і, як наслідок, будівельної сировини та матеріалів. Крім того, висока насиченість виробництва радіаційними технологіями, використання в будівництві відходів промисловості з високим рівнем природних радіонуклідів, а також дія фактору Чорнобильської аварії обумовлюють значні дозові навантаження населення України.

За даними Всеукраїнського Центру радіаційної медицини Академії медичних наук України (ВЦРМ АМН України) до 80% колективної дози (суми індивідуальних доз від іонізуючого випромінювання) формується у житлових та виробничих приміщеннях і пов'язано з будівництвом. Проведені ВЦРМ АМН України дослідження показали, що не менше половини цієї дози можливо зменшити за допомогою організаційно-технологічних заходів ціною розумних витрат.

В Україні створена Національна комісія з радіологічного захисту, створюється система норм протирадіаційного захисту. Введені в дію

республіканські будівельні норми України РБН 356-91 "Положення про радіаційний контроль на об'єктах будівництва та підприємствах будіндустрії і будматеріалів України.

Цим нормативним документом встановлені допустимі значення трьох радіаційних параметрів:

- рівень сумарної типової активності природних радіонуклідів (СА ПРН) у будівельних матеріалів;
- рівень потужності експозиційної дози (ПЕД) зовнішнього гамма-випромінювання в приміщеннях;
- рівень концентрації (ЕРК) родону-222 у повітрі приміщень.

Аналізуючи сучасний стан нормативної та наукової бази, можна констатувати, що система радіаційного захисту населення базується лише на контролюванні нормативних радіаційних параметрів, тобто в будівництві не виконується один із основних принципів радіаційної безпеки – зниження дози опромінення до можливо низького рівня" (принцип ALARA); не існує достатньо надійних математичних моделей визначення рівнів активності природних радіонуклідів у будівельних матеріалах, що робить неможливим перетворення некерованого зараз процесу формування колективної дози в керований; фактично відсутні дослідження в області будівельних об'єктів від радіації в випадку локальних і глобальних радіаційних аварій.

Основним критерієм оптимальності роботи служб радіаційного контролю є мінімум колективної ефективної еквівалентної дози.

У випадках перевищення нормативних рівнів обов'язково, а при перевищенні контрольних рівнів рекомендовано застосовувати засоби зниження рівнів радіації, тобто захисту будівельних об'єктів.

Захист будівельних об'єктів повинен впроваджуватися по офіційно затвердженій проектній документації і мати паспорт з такими показниками: ефективність захисту (величина зменшеної колективної чи індивідуальної дози радіаційного випромінювання); вид захисту (перелік джерел радіаційного випромінювання, від яких захищає засіб); строк служби захисту (проектні дані).

Організаційно-технологічна документація повинна розроблятися з включенням заходів захисту від радону, які можна виділити на режимно-технологічні (зниження ескалації радону з ґрунта; природна вентиляція; влаштування систем витяжної вентиляції) та конструктивно-планувальні (ліквідація підвалів при проектуванні; оптимальне розміщення приміщень різного призначення; підвищення ізоляційних властивостей конструкцій (перекриття)).

Для забезпечення зниження колективної дози іонізуючого опромінення будівельників в аварійних умовах всі роботи необхідно виконувати в мінімально можливих строках і за допомогою мінімальної кількості виконавців.

Особливість екологічної діяльності на період будівництва нерозривно пов'язана з особливостями самих будівельних процесів. Відносно швидка зміна технологічних процесів, які здійснюються на будівельному майданчику, визначає зміну інтенсивності та характеру забруднень, що вносить певні ускладнення в проведення екологічного контролю. Зміна місця прикладання виробничої діяльності обумовлює неповторність екологічних ситуацій для різних територій, що утруднює виробництво єдиної концепції формування захисту навколишнього середовища в період будівництва. Пряме вилучення із біогеоценозу додаткових територій обумовлює необхідність відтворення ландшафтів, порушених внаслідок будівельної діяльності.

Вивчення та аналіз практики будівництва крупних промислових комплексів, ТЕЦ, мостових переходів показує, що їх створення пов'язане з нагромадженням деградаційних процесів протягом тривалих термінів будівництва. Зміна стану одного із компонентів природного середовища впливає на стан інших, які знаходяться в межах впливу будівельного техногенезу. Сумарні збитки навколишнього середовища внаслідок будівництва слід розглядати комплексно, з урахуванням шкоди по всіх складаючих їх компонентів і їх взаємозалежності.

Ускладнення структури будівельного комплексу України при переході на ринкові взаємовідношення, розширення його можливостей, різке зростання

впливу будівництва і структур, пов'язаних з будівництвом, на навколишнє середовище призвели до необхідності прийняття до уваги екологічні фактори при плануванні і керуванні будівельним комплексом з метою забезпечення погодженості розвитку будівельної галузі України з динамікою навколишнього середовища.

Розвиток будівництва в регіоні визначається в рамках галузевої ієрархії керування економікою України. Задачі обласних (територіальних) органів планування в період ринкових взаємовідносин при цьому складаються в зміні в даному (галузевому) варіанті плану окремих параметрів з метою обертання більшого соціально-економічного ефекту за рахунок прийняття до уваги регіональних особливостей. Врахування екологічних факторів в територіальному плануванні зводиться до забезпечення екологічного збалансування планів будівництва, яка може бути досягнута за рахунок цілеспрямованого вибору параметрів бізнес-плану, суттєвих в відношенні взаємозв'язків будівництва з природним середовищем. При цьому необхідно враховувати вплив будівництва на природу і зворотну дію екологічних процесів, по-перше, на само будівництво (при цьому як безпосередня дія на ефективність використання самих засобів будівництва, так і опосередне – дія соціальних процесів, визваних екологічними змінами на економіку через процес будівництва) і, по-друге, на соціальні результати регіонального (обласного) розвитку.

При обґрунтуванні оцінки економічного збитку від антропогенних екологічних порушень потрібно враховувати, що збитки від збільшення захворювань населення складають величину збитків добавочного продукту, оскільки не слід включати в його склад виплати з фонду соціального страхування на випадок тимчасової непрацездатності, в силу цільового характеру вказаного фонду, відокремленого від засобів споживання і накопичення.

Важливим елементом планування і накопичення, виявлення впливу будівництва на екологічні системи є формування методики забезпечення

екологічної збалансованості довготермінових регіональних планів розвитку народного господарства на Україні.

Впровадження заходів з організації захисту будівельних об'єктів доцільно здійснювати в залежності від наступних визначених категорій опромінення: нормальні умови будівництва і експлуатації; локальні радіаційні аварії; глобальні аварійні ситуації, чим забезпечується ефективність оптимізації системи радіаційного захисту.

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСТ

В.І. Торкатюк, *д-р техн.наук*, **О.Л. Сидоренко**, *д-р соц.наук*, **М.П. Пан**, *канд.техн.наук*, **А.Л. Шутенко**, *канд.екон.наук*, **Д.В. Бутнік**, **С.В. Мозговий**,
Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Форсований перехід до ринку в умовах транзитивної економіки України викликав ряд негативних соціально-економічних наслідків як у країні в цілому, так і в окремих містах. Зменшенню цих наслідків повинна сприяти раціональна робота міських апаратів управління економікою, для чого мають бути внесені відповідні зміни в економічні механізми управління сталим розвитком міст, на який ступінь повинна бути піднесена організаційна структура управлінських міських відносин, знайдені нові методи управління сталим розвитком міст.

Необхідне реформування підходу до визначення функції добробуту і поліпшення якості життя населення, що викликає потребу в альтернативному прогнозі економічних аспектів сталого розвитку міст.

Для подолання наявних відставань і недоліків в управлінні економічними аспектами сталого розвитку міст необхідне здійснення комплексу заходів, в першу чергу, створення цілісної системи управління сталим розвитком міст, здатної приймати ефективні рішення, близькі до оптимальних.

Все це ставить нагальну потребу розробки і обслуговування теоретично-методологічних засад управління соціально-економічними засадами сталого розвитку міст та удосконалення його ефективності на всіх ієрархічних рівнях

шляхом створення організаційно-економічного механізму.

Для цього необхідно вирішити наступні основні задачі: теоретичне обґрунтування необхідності нового бачення економічних аспектів сталого розвитку міст; встановлення особливостей аналізу і розвитку організаційно-економічних аспектів сталого розвитку міст; розробка методики оцінки рівня життя різнозабезпечених верств населення; удосконалення інформаційної бази аналізу сталого розвитку міст; формування систем оптимізації організаційно-правових структур сталого розвитку міст.

Методологічну основу сталого розвитку міст складає поняття «місто і політика сталого розвитку міста». Місто – це цілісна система зі своїми структурою, функціями, зв'язками із зовнішнім середовищем, історією, культурою, умовами життя населення. Політика сталого розвитку міста – це сукупність організаційно-правових і економічних зобов'язань, виконуваних державою в рамках сталого розвитку міст відповідно до поточних і стратегічних цілей.

До недавнього часу сталого розвитку міст розглядався як чисто економічне явище. Вважалося, що швидке зростання абсолютного обсягу валового внутрішнього продукту і національного доходу в розрахунку на одного мешканця міста, раціональне розміщення продуктивних сил в містах автоматично принесуть добробут за рахунок створення нових робочих місць і можливостей в результаті формування необхідних умов для поширення економічних і соціальних плодів зростання на більш широкі верстви населення. Проблема бідності, безробіття і розподілу доходів, екології та інших чинників у роботі з прискоренням сталого розвитку міст відсувались на другий план. Однак стало зрозумілим, що існуюча концепція економічного аспекту сталого розвитку міст не враховує особливостей міського середовища і подальший рух у цьому напрямку наповнений як економічними, так і соціальними катаклізмами, що ставить задачу їх переорієнтації.

Це вимагає більш широкого застосування методів комплексної економічної оцінки сталого розвитку міст – методу визначення рівнів

економічного і соціального аспектів сталого розвитку міст, методу визначення комплексності, спеціалізації, структурних зрушень сталого розвитку міст та інше.

Науково містким і гідним уваги є метод аналітично-розрахункового обґрунтування і моделювання сталого розвитку міст – це нормативний метод управління, що передбачає використання науково-обґрунтованих норм і нормативів, а також балансовий метод, який використовується для поєднання обсягу і структури суспільних потреб з матеріальними, трудовими і фінансовими ресурсами.

Важливим при аналізі і прогнозуванні сталого розвитку міст є соціально-економічний аспект, у першу чергу співвідношення прибутків і витрат населення міст, їхня збалансованість з обов'язковим урахуванням при оцінці гармонії пропозицій дохідності і видаткової частини балансу результатів ретроспективного SWOT-аналізу.

Необхідно удосконалити інформаційну базу аналізу сталого розвитку міст шляхом наближення її до інституційної моделі розвитку автоматизації процесів обробки вихідних даних і оптимізації методів збереження інформації в банках і базах даних.

Необхідно оптимізувати організаційно-правову структуру управління самим розвитком міст з акцентом на підвищення наукоємності її складових.

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ХОЗЯЙСТВА НА ОСНОВЕ РАЦИОНАЛЬНОГО РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РЕСУРСОВ

В.И. Торкатюк, *д-р техн.наук*, **Вень Мин Мин**, **А.И. Кириченко**,
О.Н. Овчелупова, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12
И.Б. Чичкало-Кондрацкая, *Полтавский национальный технический*
университет им. Юрия Кондратюка
36011, Украина, г. Полтава, Первомайский проспект, 24

Нестабильность среды хозяйствования является характерным условием

деятельности городской инфраструктуры в рыночной экономике. Городские инфраструктуры в процессе работы постоянно приспосабливают свои цели к внешней среде, по ее реакции оценивают степень их достижения, частично регулируют ресурсные и информационные потоки. Сложность и нестабильность окружения отражается на процессе устойчивого развития городов путем значительного числа изменений, требующих внесения корректив в подготовленные планы и прогнозы, структуры и способы организации функционирования инфраструктуры города.

Работа инфраструктур города в рыночных условиях хозяйствования потребовала от них существенных революционных усилий для адаптации к существованию в новой экономической среде. Изменение этих условий потребовало и коренной внутренней реорганизации структуры управления устойчивым развитием городов, создания новых функциональных служб экономического анализа и управления, разработки новой методики ресурсного анализа, базирующейся на учете изменяющихся во времени рыночных факторов.

В соответствии с методологией системного проектирования любой план ресурсного обеспечения должен быть проанализирован на его физическую (ресурсную) реализуемость. После каждой стадии планирования – прогнозного, стратегического, контрольного и оперативного планирования необходимо ставить вопрос: все ли требуемые ресурсы имеются в каждый момент реализации проекта устойчивого развития города.

Реализация проекта — это, прежде всего процесс использования ресурсов.

Таким образом, распределение ресурсов по работам и во времени является необходимой и существенной частью общего планирования и реализации проекта устойчивого развития города, что предопределяет необходимость оперативного планирования ресурсной реализуемости, т.е. программы ресурсопотребления.

Разработка альтернативных программ ресурсообеспечения (комбинации

видов функционирования устойчивого развития городов и объемов их влияния) производится с учетом дополнительных условий:

- в сфере сбыта (максимально возможный и минимально допустимый объем сбыта по всем рынкам и по каждому рынку в разрезе видов продукции и каналов сбыта);
- в сфере производства (необходимый и располагаемый фонд времени, производственные мощности по каждому производственному процессу в системе устойчивого развития города, а также обеспеченность рабочими кадрами);
- в сфере снабжения (минимально и максимально необходимые объемы: снабжения; оптимальных запасов по видам городских ресурсов; потребления материалов по видам объектов и комплексов работ).

Оценка альтернатив в зависимости от различных ситуаций принятия решения производится:

- при отсутствии узких мест – критерием является сумма покрытия по продукту;
- при наличии одного узкого места – критерием является сумма покрытия на единицу узкого места (удельная сумма покрытия по продукту);
- при наличии нескольких узких мест – критерием является сумма покрытия за период (расчетная с применением методов моделирования или программирования).

Целесообразным для решения этих вопросов может быть использование эвристических методов, которые позволяют решать планирование ресурсов с достаточной точностью для практики и моделировать рыночные условия реализации процесса устойчивого развития городов.

Эвристический метод сглаживания ресурсного профиля для больших проектов на основе сетевого планирования представления резко сокращает число комбинаций и позволяет решать задачи с приемлемой для практики точностью за приемлемое время.

Таким образом, сущность оптимальной реализации ресурсов по

устойчивому развитию городов в наибольшей степени отражают следующие понятия:

- среда адаптации – комплекс внешних условий и факторов, перемены в которых существенно изменяют положение устойчивого развития города;
- чувствительность к изменениям – степень зависимости устойчивого развития города от внешней среды (среды адаптации);
- способность к адаптации – способность обнаруживать значимые изменения, выявлять перспективы развития внешней среды, определять оптимальные альтернативы из совокупности возможных действий;
- потенциал адаптации – способность устойчивого развития города воспринимать изменения; границы, в пределах которых перемены не затрагивают устойчивые важнейшие характеристики устойчивого развития городов;
- период адаптации (адаптационный синдром) — отрезок времени, в течении которого происходит адаптация устойчивого развития города к изменениям, затрагивающим устойчивые характеристики устойчивого развития города;
- механизм адаптации – совокупность правил, структур и инструментов, предназначенных для приспособления внутренней среды устойчивого развития города к изменениям его окружения, внедрения нововведений;
- поведенческая адаптация – способность членов организации (города) и групп интересов воспринимать и реализовывать изменения;
- гибкость (адаптивность) структур устойчивого развития городов – условие и критерий эффективности организации, отражающий способность перераспределять и использовать ресурсы для достижения планирования результата, степень интеграции подразделений устойчивого развития городов, которая обеспечивает согласованность их действий при решении общих задач;
- система управления адаптацией – комплекс структур и механизмов, созданных для разработки механизмов адаптации, повышения гибкости структур, сохранения потенциала адаптации, стимулирование способности к

адаптації, поведенчеської адаптації, скорочення періода адаптації;

- адаптація – кінцеве стан (досягнення відповідності середі).

По нашому мненню, адаптація представляє собою складний неперервний процес взаємодії перелічених умов і характеристик. Тільки комплексне розгляд цього процесу, системний аналіз його закономірностей і принципів дозволить визначити найбільш важливі напрямки рішення задачі успішного пристосування стійкого розвитку міст до змін зовнішнього середовища, підвищення ефективності господарювання в структурі сучасних міст.

ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ В ПРОЦЕСІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСТ

В.І. Торкатюк, *д-р техн. наук*, **Л.П. Ніколаєнко**, **І.В. Гуріна**, **Г.А. Конишев**,
А.В. Баржина, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Активний розвиток ринкових відносин у господарському комплексі України спонукає до формування усіма суб'єктами виробництва ефективної інвестиційно-інноваційної політики сталого розвитку міст, яка б дозволила їм підвищити конкурентоздатність своєї продукції. У свою чергу інноваційна діяльність та опанування виробництвом сталого розвитку міст сучасних зразків нової техніки і технології істотно збільшує невизначеність подальшого стабільного функціонування господарських систем. Наслідки такої невизначеності безпосередньо залежать від того, наскільки своєчасно і точно проведена оцінка ризиковості, а також наскільки адекватними є запроваджені методи управління ризиками.

Для забезпечення порівнянності та наочності економічних альтернатив та їх відбору по найменшому ризику, їх описують економічними показниками, що кваліфікуються як результативні та факторні. Результативні показники виступають як засоби визначення цілі, як критерії ступеня її досягнення, а також як складові напрямки результатів альтернатив. Факторні показники

відображають умови та засоби формування результативних показників, тобто вони є джерелом визначення альтернативних варіантів дій.

Однак таке розподілення показників на результативні і факторні є відносним, оскільки економічні важелі, особливо в умовах невизначеності, мають характерні ознаки як результативного, так і факторного показника. Наприклад, прибуток підприємства, з одного боку, можна розглядати як фінансовий результат з вивченням впливу факторів, що позначаються на його рівні, як показника економічної ефективності підприємства сталого розвитку міст; з іншого – він може виступати в ролі фактора, від якого прямо залежить ступінь надійності та рівень ризику підприємства.

До основних факторів, які обмежують ризик, можна віднести такі, котрі дозволяють регулювати його параметри, оскільки він стосується, за великим рахунком, того, чи досягло підприємство очікуваних результатів, чи понесе втрат за результатами своїх дій. В залежності від ступеня впливу таких факторів досліджується і ступінь ризику. Таким чином, фактори, що елімінують ризик, за своїм протилежним значенням стають факторними, такими, що збільшують ризик.

Під вибором рішення в умовах ринку сталого розвитку міста розуміють ситуацію, коли результат більш-менш точно не може бути визначений заздалегідь, але існує інформація про вірогідність очікування можливих економічних наслідків. Приріст доходу, який очікується та має компенсувати витрати, обумовлені зростанням ризику, визначають у понятті премії за ризик. Природно, що у теперішній час, в умовах дії ринкових чинників, виникає гостра потреба у застосуванні точних і адекватних методів оцінки ризиків реалізації як інвестиційних, так і інноваційних проектів в інфраструктурі міст.

В практиці аналізу та кількісного вимірювання рівня ризиків існують різні методики. Переважна більшість з них побудована на використанні алгоритмів експертної оцінки, коли найнижчий бал відповідає найгіршому стану розвитку певної системи (економічної, соціальної, політичної), а найвищий – ідеальному. Власне ризик визначається ступенем відхилення

реального рівня привабливості за тим чи іншим чинником від його реального значення сталого розвитку.

Достовірність визначення ризиків у більшості своїй є серйозною перешкодою, коли постає питання прийняття відповідальних рішень у фінансово-економічній діяльності підприємства в умовах сталого розвитку міста. Поняття достовірності у цьому контексті уявляється вельми доречним, оскільки наочно показує, що визначення „істинного” ризику у дійсності поєднане з пошуком вірогідності від вірогідності, причому внутрішні проблеми апарату, що використовується, а також чисельні інші фактори начебто нанизують нові ланки, переплітаючи гіпотетичний ланцюжок невизначеності.

З цього приводу дуже важко сподіватись на появу суто формалізованого алгоритму знаходження ризиків, формування суджень про них забезпечується виключно засобами системного аналізу, які дозволяють робити спеціальне шкалювання, до якого прив'язуються потім ті або інші суб'єктивні вірогідності. Але абсолютно необхідним критерієм, без якого не обійтись у справі досягнення максимальної ефективності того чи іншого науково-технічного проекту, і, в кінцевому рахунку, вартості дослідження, є верхнє значення кожного конкретного ризику.

Підсумовуючи, робимо висновок, що для наведених критеріїв – верхніх значень ризиків – є свій загальний критерій – рентабельність проекту. Отже, в рамках розробленого підходу знаходяться максимальні значення ризиків, що забезпечують належну рентабельність проекту за умов раціонального і прогнозованого по своїй ефективності розподілення коштів на ідентифікацію ризиків та попередження пов'язаних з ними відказів.

З ризиком, і це є природним, міцно пов'язано поняття „вірогідність”. Існує два полюси вірогідності: об'єктивна (мається на увазі, головним чином, частотна інтерпретація) та суб'єктивна, як „розумний” рівень довіри. В об'єктивному значенні вірогідність деякої події розглядається як здійснення визначеного, такого, що принципово відтворюється необмежену кількість разів, комплексу умов. Це, за змістом не відповідає більшості реальних ситуацій.

Під вибором того чи іншого господарського рішення в ринкових умовах сталого розвитку міст розуміється ситуація, коли очікуваний від такого рішення результат не може бути визначений заздалегідь, але є достовірна інформація про вірогідність можливих економічних наслідків, і цим пояснюється висока актуальність застосування точних і адекватних методів оцінки ризиків реалізації нововведень, інноваційних або інвестиційних проектів.

Оцінка ризику реалізації будь-якого проекту за допомогою умови мінімізації рівні видатків на весь життєвий цикл проекту дозволяє не тільки розрахувати ступінь ризику у вартісному еквіваленті, а й оптимізувати техніко-технологічні параметри, які на ризик впливають, що дозволяє впливати на рівень конкурентоспроможності продукції, в якій матеріалізовані технічні параметри окремого проекту в умовах сталого розвитку міст.

ЯКІСНЕ ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ГОСПОДАРСЬКОЇ СИСТЕМИ МІСТА

О.А. Карлова, *канд.екон.наук, Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Необхідність вдосконалення міської інфраструктури в Україні викликана рядом серйозних обставин. Вирішення проблеми здійснюється на основі системного підходу. Воно полягає в створенні цілісної, відкритої, організованої, адаптивної господарської інфраструктури міст, що включає комплекс економічних і соціальних складових системи життєзабезпечення. Система життєзабезпечення охоплює всі стадії процесу функціонування міського комплексу. Можливість реалізації такої системи у вигляді не адаптивної структури, що включає постійні і змінні складові, приймається як наукова гіпотеза. Це, дозволяє автору виділити і оптимізувати ключові ланки, планові і нормативні показники, що забезпечують їх комплексне ефективне рішення. Практичним результатом вирішення науково-прикладної проблеми розвитку господарської інфраструктури міста є розробка функціонуючої

інфраструктури з перерахованими вище якостями і її впровадження в практику формування сучасних місто утворювальних аспектів.

Сучасний стан господарської інфраструктури міст України майже не відповідає світовому рівню. Наявні теоретичні дослідження інфраструктури міст характеризуються неповнотою в частині моделювання і оптимізації системи життєзабезпечення, а також слабкістю практичних рекомендацій по їх функціонуванню. Це приводить до відсутності обґрунтованих варіантів якісного формування господарської інфраструктури крупних міст і її окремих елементів, збільшує вірогідність ризиків при формуванні і розвитку системи життєдіяльності міст, збільшує трудові і фінансові витрати.

Актуальність проблеми визначається також наступними обставинами:

- масштабною господарської інфраструктури міст України.
- існуючими і прогнозованими на тривалу перспективу тенденціями розвитку господарської інфраструктури міст.
- значенням сталого розвитку господарської інфраструктури міст, її моделей, методів досліджень, теоретичних положень, стратегії оптимізації, деяких прикладних рекомендацій.

Необхідність дослідження обумовлена наступними обставинами:

- економічними проблемами функціонування господарської інфраструктури міст України, які можуть бути вирішені тільки на основі комплексного, системного підходу;

- недостатністю існуючих теоретичних розробок в області розвитку господарської інфраструктури міст;

- недостатньою оптимальністю ряду економічних параметрів господарської інфраструктури міст;

- досягненнями і традиціями в суміжних областях господарського комплексу України економічних розробок і рішень, а також математичного моделювання і оптимізації.

Отже, об'єктивно існує наукова проблема, пов'язана з дослідженнями, розробкою і впровадженням ефективних господарських інфраструктур міст, що

забезпечують раціональні параметри систем життєзабезпечення, де при одночасному зниженні вартості, тривалості і трудомісткості складових повинно досягатися поліпшення решти всіх показників на всіх просторово-часових рівнях.

КОРПОРАТИВНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ МІСТАМИ ЯК ФОРМА ОРГАНІЗАЦІЇ ЇХ САМОВРЯДУВАННЯ

О.Ю. Бобровська, канд.екон.наук, ДРІДУ НАДУ, м. Дніпропетровськ
49044, Україна, м. Дніпропетровськ, вул. Гоголя, 29

Активна діяльність України в напрямку залучення держави до європейських інтеграційних процесів має базуватися на подальшому вдосконаленні інституту місцевого самоврядування. Ефективне місцеве самоврядування сьогодні – це успішний розвиток первинних територіальних ланок суспільства, сталість їх економічного забезпечення й соціального розвитку.

Закон України “Про місцеве самоврядування в Україні” набув чинності в 1997 р., але й досі в існуючих формах організації місцевого самоврядування не сформовані засади для стійкого самоврядування і розвитку. Комунальна власність, як економічна основа розвитку місцевого самоврядування, використовується неефективно, і тому її використання не приносить додаткові фінансові ресурси громаді, якість соціальних послуг не задовольняє соціально-культурні та економічні потреби громадян, занедбаною залишається і соціальна інфраструктура міст. Українськими є і темпи економічного й соціального розвитку.

Еволюція економічних процесів у містах свідчить, що важливою умовою результативних змін у складі чинників розвитку міст мають розглядатись і такі неекономічні чинники, як прогресивні організаційно-правові форми господарювання, інституційні механізми самоврядування, поява нових

взаємовідносин влади, бізнесу і жителів міста у використанні природних і комунальних місцевих ресурсів, оптимальні способи організації самоврядної діяльності в процесах саморозвитку та ін.

Як соціальна доктрина розвитку суспільства, що поширюється у світі сьогодні розглядається корпоративний спосіб організації соціально-економічного життя. Особливість корпоратизму визначається в тому, що він здатен консолідувати зусилля, які спрямовані на активізацію участі жителів міста в соціально-економічних відносинах і створення сприятливого економічного, соціального, екологічного, духовного й життєвого простору, підвищення якості життя та особистої безпеки. Розуміння можливостей корпоратизму в суспільному житті приводять до інтенсивного переосмислення його теоретичної сутності. У змісті корпоратизму наголос робиться на його соціальному компоненті, а в суспільстві сьогодні порушується проблема соціальної відповідальності бізнесу. Але внаслідок своєї складності проблема пізнання можливостей корпоратизму і засад формування корпоративності в місцевому самоврядуванні залишається недостатньо дослідженою, а організаційні форми управління муніципальними утвореннями як корпораціями достатньо не сформовані.

Міста як природні корпорації мають можливості реалізувати більш широке коло корпоративних відносин, а корпоративні права жителів муніципального утворення, на відміну від корпоративних прав акціонерів в промисловості, можуть розглядатися більш широко. Крім права на прибуток, жителі міст мають власні конституційні права на житло, освіту, охорону здоров'я, безпеку життя, екологічний захист, процеси забезпечення яких здійснюються з використанням комунальної власності. Але їх права і відповідальність за якість та використання комунальної власності та участь в управлінні нею залишаються обмеженими.

Незважаючи на достатньо широкі аспекти корпоратизму як соціального явища, що ґрунтується на економічному базисі колективної праці й на ґрунтовних доказах його впливу на розвиток суспільства, практичні

рекомендації щодо поширення корпоративних відносин у соціально-економічних системах, якими є міста, відсутні. Однією з причин такого становища є недостатність теоретико-методологічної бази розвитку корпоративних засад і впровадження їх у систему місцевого самоврядування.

Корпоративні засади в управлінні містами, на думку автора, слід розглядати як одну з форм організації місцевого самоврядування, що створює належні умови й реалізує повноваження територіальної громади стосовно ефективного використання та управління комунальною власністю шляхом об'єднання інтересів суб'єктів місцевого самоврядування, визначених чинним законодавством України, та забезпечує і гарантує реалізацію корпоративних прав її жителям. Основу корпоративного самоврядування складає комунальна власність, корпоративні відносини і корпоративні права громадян.

Складовими корпоративного самоврядування слід визначити: концепцію управління муніципальним утворенням на корпоративних засадах, комунальну корпоративну власність, корпоративні права і відносини жителів з органами місцевого самоврядування і бізнесом, політику і стратегію корпоративного розвитку та інші важелі корпоративного управління на цьому рівні.

Упровадження корпоративного управління в місцевому самоврядуванні насамперед повинно починатися зі створення потужного корпоративного сектору економіки житлово-комунальної і соціальної сфер. Його структурно-компонентну модель доцільно формувати з організаційно-правових форм суб'єктів корпоративного місцевого господарювання: комунальних корпоративних об'єднань, акціонерних комунальних товариств і підприємств, соціальних неприбуткових корпорацій, кластерів, асоціацій, об'єднань співвласників будинків, муніципальної фінансової інфраструктури, які управляються органами самоврядного корпоративного управління та іншими учасниками.

Реалізацію корпоративних засад у місцевому самоврядуванні слід здійснювати шляхом визначення напрямків і функцій корпоративної діяльності з досягнення цілей корпоративного розвитку. Елементами, які формують

систему самоврядних корпоративних відносин визначаються функції безпосереднього корпоративного управління і функції забезпечення корпоративної діяльності міст. У тому числі це функції формування корпоративної системи управління містами і функції управління процесами корпоративного господарювання. При цьому здійснюється наповнення корпоративним змістом і загальних функцій органів місцевого самоврядування.

Особливою функцією корпоративного самоврядування міста має стати функція управління їх конкурентоздатністю. Її формування і зміст ґрунтуються на визначенні цінностей, що формують конкурентні переваги окремих підсистем міста як складових корпоративного самоврядування, схожості їх характерних рис, змісту, прояву і здатності задовольняти спільні інтереси та цінності її жителів.

Формування й підвищення конкурентних переваг пропонується здійснювати шляхом включення в стратегічні програми і проекти розвитку міст складових корпоративної співпраці, партнерства та перебудови взаємовідносин влади, бізнесу й громади заради забезпечення конкурентоздатності. Підвищення показників конкурентних переваг розглядається як вихідна умова процесів корпоративної співпраці органів місцевої влади із бізнесом, корпоративними комунальними об'єднаннями та іншими суб'єктами ринкового середовища.

Важливою умовою якісного здійснення корпоративного самоврядування є оцінка результатів та ефективності діяльності суб'єктів місцевого корпоративного самоврядування, що включає оцінку якості ресурсів, процесів і результатів корпоративної діяльності в підсистемах житлово-комунального господарства, а також соціальні, управлінські технології оцінки та їх програмне забезпечення. Оцінка результатів і якості діяльності суб'єктів корпоративного самоврядування спрямовується на ліквідацію формальних звітів влади перед громадою про виконання програм і планів розвитку. Останнє потребує нових умінь, професійних навичок, процедур і стандартів співпраці суб'єктів корпоративного управління з органами місцевого самоврядування, їх

статистичними і функціональними інформаційно-аналітичними підрозділами. Існування регулярної неформальної публічної системи оцінки не дозволить приймати стратегічні і поточні рішення без аналізу попередніх результатів і без обґрунтування планованих заходів, що створює умови місцевої демократії.

Упровадження моделі корпоративного самоврядування дозволить наблизитися до більш глибоких трансформаційних процесів демократизації місцевої влади, гармонійно поєднувати інтереси й розробляти нові, інноваційні способи співпраці жителів, влади і бізнесу в напрямку соціального розвитку та економічного благополуччя первинних ланок суспільства.

МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕНЬ В МІСЦЕВОМУ САМОВРЯДУВАННІ

О. С. Ігнатенко, *д-р.техн.наук*, **Д.О. Ігнатенко**, *канд.техн.наук*,

В. О. Мазепа, *канд.юр.наук Національна академія державного управління при Президентові України*

03057, Україна, м. Київ – 57, вул. Ежена Потьє, 20

Діюча в Україні система територіальної організації влади потребує вдосконалення відповідно до загальноприйнятих європейських принципів, закладених у Європейській хартії місцевого самоврядування. До основних причин, що обмежують можливості місцевого самоврядування, слід віднести системну невирішеність питань, пов'язаних з подальшим розвитком громадянського суспільства.

Відомо, що системні дослідження є сукупністю наукових теорій, концепцій і методів, в яких об'єкт дослідження розглядається як система. На підставі аналізу літературних джерел та узагальнення виявлені основні методологічні особливості системних досліджень в місцевому самоврядуванні, зокрема:

➤ характерний особливий тип дійсності, що вивчається, – вона, як правило, є багатоплощинною, коли необхідно одночасно вирішити цілу низку різноманітних завдань, віднесених нерідко до віддалених один від одного наукових напрямів;

➤ використання методів і засобів різних наук в одному системному дослідженні висуває специфічну проблему виявлення того, наскільки адекватна та чи інша група засобів щодо предмету дослідження.

Усвідомлення використання «багатошаровості» рівнів аналізу, що росте, стає характерною межею сучасного етапу розвитку системних досліджень. В цих дослідженнях виділяються три аспекти, які можуть використовуватись щодо місцевого самоврядування:

- 1) розробка теоретичних основ системного підходу щодо місцевого самоврядування;
- 2) побудова адекватного системному підходу дослідницького апарату (формальна сфера);
- 3) додаток системних ідей і методів (прикладна сфера).

Істотною особливістю систем місцевого самоврядування є те, що ці системи, як правило, самі визначають свою структуру і самостійні у прийнятті рішень. Системний підхід у цьому випадку повинен не тільки відповісти на питання про оптимальні шляхи досягнення заданої мети, але і допомогти правильно сформулювати саму мету системи.

Таким чином, в основі системної методології досліджень в місцевому самоврядуванні має лежати визначення альтернативних способів досягнення заданої мети територіального розвитку і вибір альтернативи, що задовольняє заданим критеріям. Для цього необхідно побудувати модель, яка дозволяє генерувати і порівнювати різні альтернативи.

ОРГАНІЗАЦІЯ НАДАННЯ ПОСЛУГ ТЕРИТОРІАЛЬНІЙ ГРОМАДІ

В.М. Кононенко, Я. П. Павленко, В. М. Горбик

*Національна академія державного управління при Президентові України
03057, Україна, м. Київ – 57, вул. Ежена Потьє, 20*

Сфера послуг є однією з найперспективніших галузей муніципальної економіки, яка швидко розвивається. Вона охоплює широке поле діяльності: від торгівлі і транспорту до фінансування, страхування і посередництва самого

різного роду. Практично всі органи місцевого самоврядування в тому або іншому ступені організовують надання цих послуг. І проблема полягає у забезпеченні певного рівня якості послуг та ефективності функціонування систем їх надання в містах.

Ринок послуг абсолютно не схожий на інші ринки, головним чином, з двох причин:

1. Послуга не існує до її надання.

2. Послугам властивий високий ступінь невизначеності, що ставить споживачів у невідповідне положення, а надавачам утрудняє просування послуг на ринок.

Ці особливості ринку послуг, а також специфіка самих послуг – їх невідчутність, нездатність до зберігання, мінливість якості і нерозривність виробництва і споживання – визначають особливості підходів до організації їх надання на засадах маркетингу.

При створенні маркетингової програми органу місцевого самоврядування чи комунального підприємства необхідно враховувати п'ять характеристик послуг:

- Невідчутність, невловимість або нематеріальний характер послуг означає, що їх неможливо продемонструвати, транспортувати, зберігати, упаковувати або вивчати до отримання цих послуг.

- Послуги одночасно надаються і споживаються.

- Однією з основних характеристик послуг є те, що їх якість може значно змінюватися залежно від того, хто, коли, де і як їх надає.

- Недовговічність, нездатність послуг до зберігання. Їх не можна зберігати з метою подальшого продажу або використання, тобто їх недовговічність.

- Відсутність володіння. Через відсутність володіння підприємства, що пропонують послуги, повинні докладати особливих зусиль для підтримки іміджу і привабливості своєї марки.

Існують різні шляхи забезпечення узгодження попиту і пропозиції

послуг:

- збільшення швидкості обслуговування, зокрема, за рахунок автоматизації, дозволяє працювати з великим числом клієнтів;
- введення в періоди пікового попиту як альтернативи додаткових послуг допомагає полегшити споживачам час очікування основної послуги;
- для обслуговування додаткового потоку споживачів рекомендується навчати персонал поєднанню функцій, а також наймати, якщо це можливо, тимчасових співробітників в період піку попиту.

Використання розглянутих положень дозволить органам місцевого самоврядування суттєво підвищити рівень організації обслуговування членів територіальних громад.

МОТИВАЦІЯ ЯК ФАКТОР РОЗВИТКУ ІНДУСТРІЇ ГОСТИННОСТІ

В.В. Апанасенко, В.В. Капустіна, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Мотивація співробітників займає одне з центральних місць в управлінні персоналом. На сьогоднішній день дуже мало менеджерів визнали важливість мотивації персоналу для їх кращої роботи на підприємстві. Причини немалої кількості проблем українського готельного бізнесу — проєціювання та механічне копіювання як старої радянської схеми взаємовідносин і системи мотивації, так і західних моделей, без урахування змін, що відбулися і національних особливостей.

Складність мотивації стоїть в тому, щоб визначити, який же потрібен «двигун» для всього колективу готелю і для окремо взятого співробітника. На питання ж куди і як особистість буде рухатись в житті, які особливості цього руху, намагаються дати відповідь теорії мотивації. Таких теорій дуже багато, і проблема мотивації в них розглядається з різних сторін, але жодна з них не стала універсальною. Оскільки мова йде про мотивацію — головну керуючу силу, що пронизує всі сфери психічної діяльності, то для практика важливо не

просто констатувати той чи інший факт, але й дати прогноз поведінки співробітника і успішності його роботи (з певним ступенем точності). Теоретичні складності створюють проблеми як при розробці психодіагностичного інструментарію, так і при практичному його використанні: виходить, що підбирати необхідний інструмент потрібно в залежності від теорії, що обрана в якості ключової.

Отже, метою статті є показати наскільки важлива правильна мотивація персоналу і що без мотивованих співробітників досягти фінансових успіхів неможливо. Правильно мотивувати — значить точно, адресно і своєчасно, тобто давати людині те, що їй дійсно необхідно і актуально для неї саме зараз.

Мотивація — це стан особистості, що визначає ступінь активності і спрямованості дій людини в конкретній ситуації. Мотив виступає як привід, причина, об'єктивна необхідність що-небудь зробити, спонукання до якої-небудь дії. Йдеться про мотивацію, як про процес, що відбувається в самій людині і яке спрямовує її поведінку в конкретне русло, спонукає її вести себе в конкретній ситуації певним чином. Розпізнання механізму мотивації необхідне для рішення багатьох практичних питань. Якщо знання про дослідження, що пов'язані з потребами людини, не будуть застосовуватися на практиці, то інтерес до цих питань коштує небагато. В першу чергу, такі проблеми цікавлять менеджерів, яким дуже важливо знати мотиви поведінки людей з тим, щоб активно використовувати свої знання в роботі для підвищення ефективності праці колективу. Мотивація характерна двома складовими елементами — діяльністю і спрямованістю. Мотивація завжди пов'язана з певною ситуацією. Якщо відношення до роботи змінюється достатньо повільно, то мотивація коливається в залежності від робочої ситуації. Різносторонні дослідження і накопичений практичний досвід показують, що співвідношення діяльності (або активності) людини і результатів його роботи характеризуються кривою лінією. Спочатку з ростом активності результати підвищуються. Потім в певному діапазоні активності результати зберігаються на одному рівні. Цей етап називається оптимальним діапазоном активності, коли досягаються кращі

результати. Після того, як активність починає перевищувати границю оптимального діапазону, результати роботи починають погіршуватися.

Звідси висновок: менеджер повинен добиватися не максимальної активності підлеглих, а нарощення їх активності до оптимального рівня. Тільки активність не забезпечує необхідної мотивації. Для того, щоб оптимальним чином забезпечити мотивацію персоналу, менеджеру необхідно мати на увазі обидві складові мотивації: активність і спрямованість. Тільки таким чином реально покращити мотивацію персоналу.

Психологи виділяють два види мотивації: внутрішню і зовнішню. Внутрішня пов'язана із змістом діяльності і особистою зацікавленістю в її результатах, із усвідомленням значущості роботи, яку виконує працівник та інше. Зовнішня — формується під впливом таких факторів, як умови оплати праці, соціальні гарантії та інше. Найпотужнішою мотивацією, що орієнтує співробітника на досягнення як можна більш високого рівня результату, є внутрішня.

В індустрії готельного бізнесу, де економічний рівень заохочення не такий вже й великий для більшості персоналу, звичайно, збільшується значення інших факторів. Якщо фактор внутрішньої задоволеності залежить від виду роботи або від окремих її частин, а мотивація сильно персоніфікована і важко її узагальнити, то дуже велика роль соціальних взаємовідносин, від яких залежить створення доброї команди і здорових робочих відносин в колективі, які в свою чергу грають істотну роль на рівні обслуговування. В готельному господарстві на відміну від інших сфер діяльності робітники організацій сильно прив'язані до своїх робочих місць і живуть своєю роботою, однак деякі види робіт в індустрії мають рутинний характер і виконуються в тяжких умовах.

Задоволення індивідуальних і соціальних потреб робітників можна здійснювати за допомогою реструктуризації і реорганізації праці із застосуванням двох взаємопов'язаних підходів. Перший з них закладається в реструктуризації індивідуальної праці, а другий пов'язаний зі змінами в організаційному контексті. Основними методами реструктуризації

індивідуальної праці є ротація (рух співробітників з одного місця роботи на інше, з одного департаменту в інший для отримання певного досвіду роботи в різних службах) і збагачення праці (вертикальне розширення за допомогою збільшення обов'язків і можливостей для подальшого розвитку, націлюючи службовців на більшу автономію при плануванні і використанні своїх функцій).

Позитивні емоції співробітників безпосередньо впливають на збільшення результатів праці, на креативність і підвищення мотивації до праці. Сильні позитивні емоції дозволяють в тяжкій ситуації досягти більших результатів — людина легше і швидше адаптується до нової ситуації, до змін, краще себе контролює, демонструє про соціальну поведінку. Формуючи середовище, в якій люди відчують позитивні почуття, керівники заохочують «організаційне громадянство» — тенденцію людей вкладати більше зусиль на роботі, ніж потребується формально. Дослідники все більше схиляються до думки, що «організаційне громадянство» — саме та якість, яка відмінює найбільш успішні і прибуткові компанії від інших. Дані досліджень свідчать, що задоволеність працею прямо корелює з результатами роботи (як особистими, так і організації в цілому). Майкл Вест, професор організаційної психології і керівник досліджень в Aston Business School вважає, що в бізнесі роль емоцій систематично недооцінюється.

Отже, сучасному вітчизняному бізнесу вже не підходять еkleктичні «радянсько-західні» моделі системи мотивації. Він з них попросту виріс. Менеджерам потрібно враховувати простір і час, в якому працюють українські готелі.

Створювати індивідуальну модель мотивації для кожного конкретного готелю, для кожного конкретного проекту — головне завдання менеджерів готельної індустрії.

ЗАСАДИ ЕФЕКТИВНОСТІ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ

Г.А. Борщ, канд. держ. упр., **І.Б. Гарькавий**, **П.А. Овчар**, *Національна академія державного управління при Президентові України*
03057, Україна, м. Київ – 57, вул. Ежена Потьє, 20

Ефективне місцеве самоврядування є невід’ємною умовою реформування усіх сфер суспільного життя України, розбудови демократичної, правової, соціально-орієнтованої ринкової економіки. Для цього необхідно проводити зміни за основними сферами діяльності – людські ресурси, організаційні структури, процеси, системи, процедури, зокрема:

- упровадження дієвих процесів управління наданням адміністративних й громадських послуг;
- формалізації процедур вибору програмних заходів територіального розвитку і взаємного ранжирування всіх проектів;
- активного використання методів управління ризиками і невизначеністю в ході удосконалення діяльності.

Необхідно удосконалити систему управління і навчання посадових осіб місцевого самоврядування з метою:

- ухвалення ідей і принципів демократичного управління, а також практичних заходів щодо їх здійснення;
- розвитку навичок планування, управління і контролю, а також інших необхідних навичок;
- розвитку лідерських якостей;
- формування необхідного розуміння політики в сфері управління проектами;
- запровадження принципів і практики командної роботи.

До першочергових завдань слід віднести призначення і розподіл відповідальності.

Важливо ініціювати розробку конкретних проектів територіального розвитку. При цьому необхідно:

- ідентифікувати і визначити категорії першочергових проектів;

- поліпшити систему менеджменту життєвого циклу проекту для кожної категорії проектів;

- заснувати необхідні процедури для забезпечення координації програм і всіх функцій (маркетинг, технічна підтримка та ін.).

Залежно від конкретної ситуації головна посадова особа чи її заступник (керівник проекту) має визначити завдання з поліпшення управління проектами, встановити існуючі між ними взаємозв'язки, обґрунтувати пріоритети діяльності з урахуванням наявних ресурсів, розробити комплексну програму покращень.

Реалізація наведених заходів і впровадження відповідних систем дозволить значно підвищити ефективність місцевого самоврядування.

ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ РЕГІОНУ: ОЦІНЮВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ОЦІНОК В МЕХАНІЗМІ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ

П.Т. Бубенко, *д-р. екон.наук*, **Д.Б. Снісаренко**, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

У формуванні ефективної регіональної політики важлива роль відводиться методичному забезпеченню та практиці оцінювання інноваційного потенціалу регіонів. Сам об'єкт оцінювання (регіон) – є досить складною соціально – економічною і просторовою системою, тому його потенціал доцільно розглядати з позицій структурної складності і неоднорідності, що і потребує нових методичних підходів щодо вибору як самих показників оцінки, так і алгоритмів оцінювання.

В дослідженні обґрунтовані принципи вибору показників оцінки інноваційного потенціалу регіонів, сформована їх ієрархічна система показників, розроблена структурна модель інтеграції показників – від первісних (базових) до єдиного узагальнюючого показника.

В групу інтегральних показників, для розрахунку яких є необхідні статистичні дані, включені: науково – технічний розвиток, матеріально – технічне забезпечення, інвестиційна підтримка інноваційних проектів. Для їх розрахунку

використано 23 базових характеристик інноваційного розвитку. В групі показників, для яких необхідно мати додаткову інформацію експертного опитування, проводити цільові дослідження, та враховувати тенденції економічного розвитку, включені ще чотири інтегральних показники: експортний потенціал, конкурентоспроможність, інвестиційний клімат, унікальні регіональні ресурси і умови (вихід до моря, унікальні корисні копалини, високий науково – освітній потенціал та інші). Показники цієї групи визначаються окремо на підставі експертних оцінок. Їх вплив на загальний інноваційний потенціал враховується за допомогою коригуючих коефіцієнтів.

Встановлено, що узагальнюючий показник рівня інноваційного розвитку регіонів є синтетичною величиною, тобто в ньому досягнута рівновага усіх базових показників, що характеризують загальний стан розвитку регіонів. Чим ближче значення узагальнюючого показника до одиниці, тим менше неузгодження між значенням характеристик конкретного регіону та еталонним нормативом. Для надання наглядності показникам, що аналізуються, а саме характеристик розвитку регіонів та їх порівняльного оцінювання, застосовані прийоми кластеризації об'єктів та графічні методи побудови рівня інноваційного розвитку в формі багатогранників.

Згідно з виконаними розрахунками узагальнюючих показників інноваційного розвитку регіони України розташувалися так, як це показано на рис. 1.

В дослідженні застосовані методи „факторного експерименту” для прогнозування темпів зростання експортного потенціалу по параметрам наявності інноваційно активних підприємств, освоєння інноваційної продукції в регіоні, зростання об'ємів інноваційних витрат. Розрахунки по моделі „факторного експерименту” показують різні сили впливу окремих факторів і в цілому незначні темпи прогнозованого зростання інноваційного потенціалу. Для більш детального дослідження факторів впливу та оцінки умов розвитку запропоновано розширити складові інструментарію управління інноваційним розвитком на регіональному рівні за рахунок важелів непрямого впливу –

розбудови інфраструктури, підтримки малого бізнесу, нових систем управління проектами, впровадження систем контролінгу на підприємствах, управління пріоритетами.

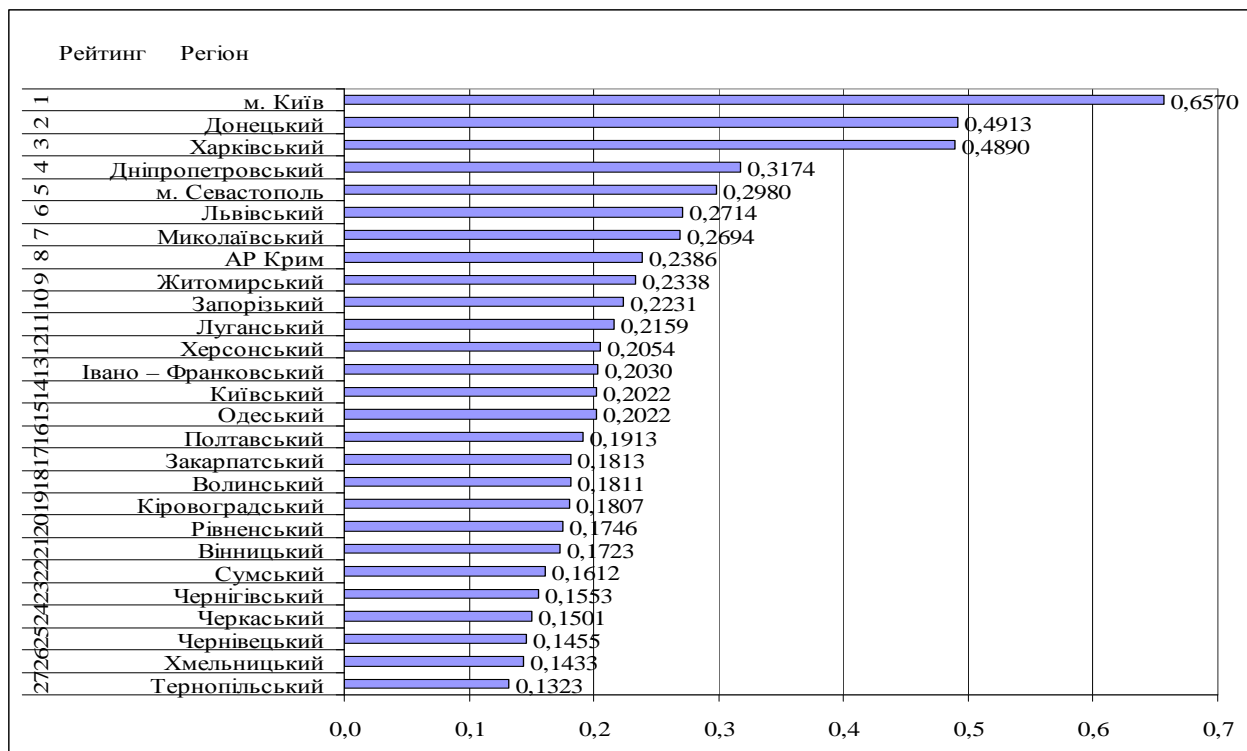


Рис. 1 - Діаграма розподілу регіонів за значеннями узагальненого показника рівня інноваційного потенціалу регіонів

Державна інноваційна стратегія створює сприятливі передумови для перебудови існуючих систем управління в регіонах, але досконалі, розгалужені і дійові механізми управління на певній території мають бути створені регіонами самостійно. Такі наукові розробки щодо формування регіональної інноваційної системи започатковані в деяких найбільш активних регіонах, в тому числі в Харківському.

Проведені авторами дослідження оцінки і використання інноваційного потенціалу дозволяють внести наукові доповнення до існуючої Регіональної інноваційної системи Харківської області і заходів організаційно-інформаційного забезпечення інноваційного процесу, в першу чергу – це банк даних, нові функції управління, експертиза проектів.

В контексті інформаційного забезпечення розроблена кібернетична модель управління інноваційним розвитком, в якій введені наступні блоки: база

даних інноваційного потенціалу, моніторинг, функція управління, управління проектами і програмами. Запропонована кібернетична модель, незважаючи на її концептуальну форму, досить ефективно використовується для вирішення логіко – практичних завдань управління інноваційним розвитком регіонів.

ПРАЦЕРЕСУРСНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ: ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ТА РАЦІОНАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ В СИСТЕМІ СОЦІАЛЬНО – ТРУДОВИХ ВІДНОСИН РЕГІОНІВ

Л.А. Биченко, *Харківська національна академія міського господарства 61002, Україна, г. Харків, ул. Революції, 12*

Особливе значення для прийняття управлінських рішень має аналіз ситуації на регіональному ринку праці та оцінка тенденцій, що програмуються у сфері зайнятості населення під впливом реформування економіки. На цій основі розробляється комплекс заходів щодо активізації політики на ринку праці. Виникає необхідність управління трудовими ресурсами за допомогою сучасних методів і техніки управління для досягнення поставлених цілей. Значний вплив на розміщення трудових ресурсів справляє нагромадження на певній території значного економічного потенціалу, тобто агломерація, яка виникає на базі великого міста і створює значну зону урбанізації, поглинаючи суміжні населені пункти.

Виникає питання про необхідність дослідити розвиток економічно активного населення, попит і пропозицію на ринку праці і інтенсивність відтворення трудового потенціалу, а також проаналізувати процес формування працересурсного потенціалу, перспективи розвитку трудового потенціалу на найближчі десятиліття і вдосконалити організаційно-економічний механізм врегулювання відтворення трудового потенціалу регіону.

Трудовими ресурсами Північно-Східний економічний район, в який входить місто Харків, в основному забезпечений. Проте викликає занепокоєння високий процент населення пенсійного та передпенсійного віку відносно загальної кількості трудового резерву (відповідно 36,3 і 8,1 %). Молодь віком

до 30 років становить у регіоні 33,5 % . Вивчаючи аналіз демографічних та соціальних передумов формування трудового потенціалу, потрібно вказати на те, що за останні роки демографічна ситуація в країні характеризується поглибленням негативних тенденцій, які, перш за все, проявляються в звуженні демографічної бази відтворення трудового потенціалу через зниження народжуваності, збільшення смертності, скорочення населення України щорічно, і за станом на 1 січня 2008 року склала 46 млн. 372,7 тис. чоловік. Зокрема, чисельність міського населення м. Харкова скоротилася і становить 1449,7 тис. осіб. Про це повідомляє Державний комітет статистики України.

Офіційного визнання термін «трудоий потенціал» набув, починаючи з Указу Президента України «Про основні напрямки розвитку трудового потенціалу в Україні на період до 2010 року», де сказано, що трудовий потенціал – це «сукупна чисельність громадян працездатного віку, які за певних ознак (стан здоров'я, психологічні особливості, освітній, фаховий та інтелектуальний рівні, соціально-етнічний менталітет) здатні та мають намір проводити трудову діяльність».

Відомо, що праця, як і інший ринковий ресурс, має свою ціну – ринкову вартість найманої робочої сили, яка виражається заробітною платою. Для найманого працівника заробітна плата – це його трудовий дохід, винагорода за виконану роботу. Кабінетом Міністрів України затверджено на 2008 рік мінімальну заробітну плату з 1 квітня 2008 року - 525 гривень, з 1 жовтня 2008 року - 545 гривень та з 1 грудня 2008 року - 605 гривень на місяць.

Не менш складною залишається проблема заробітної плати в усіх економічних регіонах . Заробітна плата в Україні, незважаючи на її деяке зростання останніми роками, не виконує ще відповідної функції в соціальному захисті населення. Тому потрібно значно збільшити мінімальний рівень заробітної плати, а також зменшити вплив інфляційного процесу на її зниження. Позитивним напрямком буде забезпечення громадян робочими місцями і вищими доходами, зниження рівня безробіття.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ КУРОРТНОГО РЕГИОНА И ЗДРАВНИЦ НА ИХ ТЕРРИТОРИИ

Н.Н. Влащенко, *Харьковская национальная академия городского хозяйства
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12*

Разработка современных методов экономической поддержки санаторно-курортных учреждений является одним из важнейших вопросов, без решения которого невозможно дальнейшее развитие санаторно-курортного комплекса (СКК) региона. Тем более, что в конкурентных условиях улучшение качества предоставляемых санаториями услуг имеет самостоятельное целевое значение для нуждающихся в оздоровлении, способствует увеличению налоговой отдачи в бюджеты всех уровней. Однако достижение этих целей возможно лишь при стабильном и эффективном функционировании СКК, что актуализирует его финансовую поддержку со стороны региональных и центральных органов власти в период становления рыночных отношений.

Установлено, что определенный дисбаланс в развитие СКК региона вносит ведомственная разобщенность санаториев, что усложняет координацию осуществляемой ими курортно-рекреационной деятельности, и сужает рамки предоставления им материально-технической и финансовой поддержки.

Анализ объемов и структуры финансирования СКК Крыма из целевых программ развития региона позволяет определить некоторые недостатки в осуществлении этих работ, а именно:

- нецелевое использование выделяемых средств;
- преобладание поддержки сектора туризма в ущерб оздоровительному сектору;
- значительное невыполнение объемов финансирования целевых программ развития Крыма;
- крайне низкое удовлетворение инвестиционных потребностей предприятий СКК региона.

В государственном секторе выявлена тенденция экстенсивного развития СКК Крыма, которая проявляется в приоритетности ввода в эксплуатацию новых рекреационных учреждений и отсутствии государственной поддержки уже функционирующих.

С учетом оценочных характеристик ресурсного потенциала Крыма обоснована целесообразность пересмотра подходов к финансированию действующих целевых государственных программ по механизму перераспределения доли денежных средств с нового строительства на функционирующие предприятия СКК, находящиеся в государственной собственности.

Разработан комплекс рекомендаций по обеспечению финансовой поддержки в виде дотационной системы для учреждений СКК Крыма за счет внутренних источников и фондов развития Крымского региона.

Предложено создание сводного информационного регистра, состоящего из нескольких разделов, на основании которого будут приниматься решения инвестиционной поддержки приоритетных хозяйствующих субъектов.

В таблице 1 приведен вариант рекомендуемой формы подготовки данных, которые должны формироваться на ежемесячной основе каждым санаторием и предоставляться в уполномоченный государственный орган для консолидации сведений и расчета сводного показателя загрузки, характеризующего эффективность функционирования санаторно-курортного комплекса в целом.

Данный показатель в дальнейшем может использоваться при принятии решения государственными органами власти об оказании адресной поддержки отдельным здравницам и расчета среднеотраслевых показателей их загрузки. Предоставленные данные консолидируются для получения среднеотраслевых показателей количества отдохнувших в одном санатории (табл.2).

Таблица 1. Расчет показателей загрузки санатория в течение года с разбивкой по месяцам

Месяц	Количество отдохнувших, чел.	Среднемесячное количество суток отдыха	Количество представленных койко-суток	Количество койко-мест в санатории	Количество дней в месяце	Количество койко-суток в инвентаре	Коэффициент загрузки
Январь	271	12,0	3252,00	300	31	9300	0,349
Февраль	245	11,3	2768,50	300	28	8400	0,329
Март	272	13,0	3536,00	300	31	9300	0,380
Апрель	263	14,0	3682,00	300	30	9000	0,409
Май	280	14,5	4060,00	300	31	9300	0,437
Июнь	395	14,8	5846,00	300	30	9000	0,649
Июль	533	15,7	8368,10	300	31	9300	0,899
Август	552	16,0	8832,00	300	31	9300	0,949
Сентябрь	384	15,2	5836,80	300	30	9000	0,649
Октябрь	292	14,3	4175,60	300	31	9300	0,449
Ноябрь	286	11,0	3146,00	300	30	9000	0,349
Декабрь	240	11,2	2688,00	300	31	9300	0,289

Таблица 2. Среднеотраслевые показатели количества отдохнувших за период с 1.10.2006 г. по 30.09.2007 г.

Месяц	Среднемесячное количество рекреантов, отдохнувших в одном санатории, чел.	Средняя продолжительность суток отдыха, дней	Среднемесячный показатель загрузки
Январь	215	12,4	0,277
Февраль	178	12,0	0,240
Март	222	13,0	0,311
Апрель	246	13,5	0,383
Май	281	14,0	0,439
Июнь	364	14,2	0,599
Июль	370	15,0	0,710
Август	516	16,0	0,888
Сентябрь	354	15,0	0,703
Октябрь	415	14,2	0,509
Ноябрь	326	11,9	0,398
Декабрь	273	11,3	0,299

По результатам оценки базового (отраслевого) показателя загрузки предложено разделить санатории на 2 категории:

- 1 категория – показатель загрузки больше либо равен базовому.
- 2 категория – показатель загрузки меньше базового.

По нашему мнению, между организациями, отнесенными к 1 категории должно распределяться 65% общего объема средств, заложенных в бюджете, остальные 45% распределяются между санаториями 2 категории. Годовой объем финансирования ведомственных санаториев предложено разделить на ежемесячные выплаты: в месяцы, приходящиеся на период межсезонья, установить большее финансирование, чем в летние месяцы. Предлагаемая дифференциация послужит дополнительным стимулом для повышения эффективности работы предприятий СКК в период межсезонья.

Разработка и внедрение механизмов организации целевой государственной поддержки СКК повысит их экономическую устойчивость и будет стимулировать развитие конкурентной среды санаториев, а следовательно, и способствовать повышению качества предоставляемых ими услуг.

ТЕХНОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЖИТЛОВОГО ГОСПОДАРСТВА МІСТ

Є.М. Гелеверя, канд.екон.наук, Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Сучасний стан житлового господарства міст України характеризується відсутністю ефективного організаційно-економічного забезпечення у всіх напрямках розвитку продуктивних сил цього процесу: неврегульованими залишаються земельні відносини в населених пунктах, відсутні ефективні фінансово-організаційні механізми капіталізації коштів у житлову сферу,

невирішеними залишаються кадрові питання, недостатньо уваги приділяється технологічному забезпеченню процесів будівництва житла, його ремонту, реконструкції та утриманню. Проте в існуючих наукових дослідженнях порушуються питання ефективного розвитку житлового господарства міст з погляду формування техніко-технологічних основ забезпечення цього процесу, тоді як технологічним аспектам організаційно-економічного забезпечення розвитку житлового господарства міст теорія і практика не приділяє достатньої уваги, ці питання недостатньо досліджені в сучасній науковій літературі. Тому метою доповіді є теоретичне узагальнення сучасних науково-практичних підходів до технологічних аспектів виробництва в галузях народного господарства і представлення сформованого теоретичного апарату технологічного забезпечення розвитку житлового господарства міст в системі організаційно-економічних основ цього процесу.

Технологія у галузевому аспекті являє науку про виготовлення засобів виробництва і предметів споживання необхідної кількості і якості в задані терміни з найменшими витратами живої і уречевленої праці, тобто з найменшою собівартістю. Головне завдання технології - визначення фізичних, хімічних та інших закономірностей з метою використання у виробництві найбільш ефективних технологічних систем. Разом з тим технології є продуктом і джерелом розвитку цивілізації.

У сфері функціонування житлового господарства міст можна виділити окремі види технологій, що дозволяє сконцентрувати увагу досліджень на удосконаленні технологічного рівня функціонування

житлового фонду в рамках його життєвого циклу. При цьому особливого значення набувають визначені пріоритети політики в технологічному розвитку житлового господарства міст, а кожному виду технологій повинні бути притаманні домінуючі його риси.

Класифікацію технологічних процесів у житловій сфері, на нашу думку, доцільно проводити за такими ознаками: за видом руху матерії; способом організації процесу; кратністю обробки вихідних матеріалів, напрямом руху теплових і матеріальних потоків; агрегатним станом вихідних матеріалів тощо. Таке групування технологічних процесів дає змогу виявити їхні характерні риси, загальні закономірності, переваги й недоліки, а також шляхи вдосконалення.

Вирішальну роль серед технологічних аспектів організаційно-економічного забезпечення розвитку житлового господарства міст відіграють вибір форми технологічного процесу і сценарії інформаційного забезпечення, тому, виходячи з конкретних геополітичних та історичних умов в Україні нагальною проблемою є розробка стратегії інноваційного розвитку і побудова економічного механізму її забезпечення.

МЕТОДИКА ОЦІНКИ РАЦІОНАЛЬНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ НАФТОВИХ РЕСУРСІВ

В.В. Горобець, *Черкаський державний технологічний університет*
18006, м. Черкаси б-р Тараса Шевченка 460

Найважливішою умовою використання нафтових ресурсів є соціальна спрямованість, орієнтація на задоволення різних потреб людини. Будучи одним з найголовніших факторів розвитку суспільного виробництва, нафтові ресурси

можуть і повинні бути джерелом підвищення добробуту людей. Нафта – один з видів природних ресурсів, який, завдяки постійному попиту і високій значимості для світової економіки, здатний внести відчутний вклад у досягнення соціальної стабільності, зростання добробуту населення різних територій.

Основним інструментом перерозподілу рентних прибутків, отриманих при використанні нафтових ресурсів, покликана стати податкова система країни. Держава, захищаючи інтереси громадян, спрямовує зібрані кошти на розвиток соціальної інфраструктури, медичного обслуговування, освіти та інших сфер життєдіяльності людини. Таким чином, критерієм оцінки раціонального використання нафтових ресурсів у даному випадку можуть виступати: розмір податкових надходжень у бюджети всіх рівнів (муніципальний, регіональний і федеральний); прямі витрати на здійснення соціально значимих заходів, розвиток соціальної інфраструктури та ін

Крім економічного аспекту, у соціальному напрямку важливу роль відіграє екологічна стабільність населених пунктів. Не тільки вплив на складові природного середовища, від яких залежить життєдіяльність людини, але й вплив на найрізноманітніші природні процеси і явища в майбутньому може призвести до згубних для людини наслідків. Невизначеність ефекту щодо впливу на екосистему, включаючи глобальну, проявилась в появі так званого принципу обережності, який передбачає відмову від дій, наслідки яких є невизначеними і можуть бути негативними.

Удосконалювання рівня раціонального використання ресурсів нафти передбачає наявність спеціалізованої системи моніторингу, а також проведення комплексу заходів щодо жорсткості вимог при експлуатації родовищ нафти. Активна участь у даному процесі повинна належати не тільки державі, але й регіональним об'єднанням. Саме моніторинг і контроль стосовно раціонального використання нафтових ресурсів для багатьох регіонів є важливою умовою успішного економічного розвитку і зростання рівня доходів населення.

Таким чином, оцінку критерію щодо постійного самовдосконалювання раціонального використання нафтових ресурсів можна проводити відповідно до спеціалізованої системи моніторингу і суспільно територіального органа контролю, оскільки тільки жителі території, на якій відбувається видобуток нафти, можуть об'єктивно оцінювати негативні явища даного процесу.

Отже, раціональне використання нафтових ресурсів, на наш погляд, полягає у взаємодоповнюючому поєднанні:

- а) максимально можливого прибутку, рентабельному видобутку нафти, збільшенні валового регіонального продукту;
- б) чітко оцінюваного позитивного ефекту в соціальній сфері із залученням максимальної кількості людей;
- в) встановлених законодавством вимог з раціонального використання нафтових ресурсів.

Використання нафтових ресурсів може розглядатися в розрізі господарюючих суб'єктів, які займаються видобутком нафти по всій країні, мають подібні умови праці, вимоги щодо кваліфікації персоналу, технології виробництва (галузевий аспект).

МІСЦЕВЕ САМОВРЯДУВАННЯ ЯК ЧИННИК РАЦІОНАЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ РЕСУРСІВ

О.І. Гузій , *Харківський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України 61050, Україна, м. Харків, проспект Московський, 75*

В останні десятиліття характерною тенденцією світового розвитку є зростання ролі території, перенесення на місця відповідальності за вирішення соціально-економічних питань. І це виправдано, оскільки саме на цьому рівні закладаються найбільш стійкі основи демократії, можливість бути найбільш повно та ефективно використані локальні ресурси, враховані місцеві традиції.

У статті 140 Конституції України зазначається, що інтереси окремих територіальних громад (сіл, селищ, міст) та їх спільні інтереси (на районному та

обласному рівнях) покликані відстоювати і реалізовувати органи місцевого самоврядування.

Місцеве самоврядування в Україні ще, на жаль, не стало могутньою рушійною силою, котра могла б прискорити демократичне оновлення нашого суспільства, поглибити започатковані соціально-економічні реформи й розбудити творчу ініціативу мільйонів громадян.

Земля – основне національне багатство України, яке перебуває під особливою охороною держави (ч. 1 ст. 1 Земельного кодексу України). Земля є територіальним базисом для усіх видів діяльності населення. Саме тому земля має особливий статус за законодавством України.

Землі міст та інших населених пунктів як одна з найскладніших у землевпорядному відношенні категорія земель є специфічним ресурсом економічного та соціального розвитку й мають високу народногосподарську цінність. Становлячи всього 2,5% території країни, вони концентрують понад 58% населення і мають могутній багатофункціональний виробничий, науковий та культурний потенціал.

Земельні відносини – це суспільні відносини щодо володіння, користування і розпорядження землею.

Суб'єктами земельних відносин є громадяни, юридичні особи, органи місцевого самоврядування та органи державної влади.

Об'єктом права власності є не земля взагалі як фізичний об'єкт матеріального світу, а земельна ділянка як частина земної поверхні з установленними межами, певним місцем розташування, з визначеними щодо неї правами.

Органи місцевого самоврядування відповідно до статті 33 Закону України “Про місцеве самоврядування в Україні” зобов’язані забезпечувати раціональне використання земель, яке відповідає їх цільовому призначенню, забезпечувати високу ефективність землекористування та охорону, захист від антропогенного впливу.

Діяльність публічної влади має бути направлена на покращення управління земельними ресурсами населених пунктів для задоволення як потреб територіальної громади в цілому, так і окремих юридичних та фізичних осіб, забезпечення істотного поповнення місцевих бюджетів.

На наше переконання, плата за землю має поступово стати головним джерелом наповнення місцевих бюджетів.

Влада сіл, селищ, міст мусить докласти максимальних зусиль для припинення безгосподарного ставлення до кожного квадратного метра своєї території.

Звичайно, що багато проблем земельних відносин в населених пунктах не можуть бути вирішені лише на місцевому рівні. Передусім необхідні зміни до законодавства.

Органи місцевого самоврядування відіграють надзвичайно важливу роль у реалізації державної земельної політики на місцях. Від рівня професійної підготовки, свідомості кожного представника цих органів, чіткого виконання покладених обов'язків у галузі земельних відносин, дотримання принципів відкритості та законності в цій сфері і залежать ефективність управління земельними ресурсами та їх раціональне використання.

УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМ ПОТЕНЦІАЛОМ ЯК ЧИННИК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ

Т.О. Іващенко, *Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Процеси глобалізації останнім часом набирають високі темпи й мають широкомасштабний характер. На сьогодні для України важливо не залишитися на узбіччі світового розвитку, стати рівноправним партнером світового співтовариства, а не сировинним додатком високорозвинених країн. Але реалії економічного й соціального розвитку регіонів свідчать про недостатній ступінь стабільності національної економіки і її схильності до розбалансування.

У цих умовах зростає роль і обумовлюється необхідність розгляду питання підвищення ефективності використання інноваційного потенціалу регіону, впровадження обґрунтованих пропозицій.

Інноваційний потенціал регіону — комплекс економічних, організаційних і соціальних факторів, що визначають граничну (максимальну) здатність регіону самостійно створювати, тиражувати, використовувати створені у себе нововведення, сприймати створені за межами об'єкта інші нововведення, входити у взаємодію з іншими об'єктами для спільного створення й (або) використання нововведень, а також вчасно позбуватися від застарілих у існуючих соціально-економічних і організаційних умовах.

Керування використанням інноваційного потенціалу регіону являє собою процес вироблення й прийняття управлінських рішень по всіх основних аспектах його формування, розподілу й використання.

При цьому мета використання інноваційного потенціалу регіону — узгодженість діяльності всіх суб'єктів господарювання, що функціонують на його території, спрямованих на скорочення часу впровадження нововведень, як зроблених на території регіону, так і за його межами.

До ключових елементів керування ефективним використанням інноваційного потенціалу регіону можна віднести нижченаведені методи, способи та принципи.

Серед методів керування використанням інноваційного потенціалу регіону можна виділити: адміністративні, економічні, соціально-психологічні та ідеологічні

До способів використання інноваційного потенціалу регіону можна віднести: 1) страхування від ризиків, які супроводжують розробку й впровадження нововведень; 2) формування системи маркетингової інформації; 3) фінансування програм по обміну науковими кадрами; 4) впровадження пріоритетних напрямків інноваційної й інвестиційної діяльності в регіоні; 5) ефективна нормативно-законодавча база.

Серед основних принципів ефективного використання інноваційного потенціалу регіону можна виділити системність, комплексність формування управлінських рішень, динаміка керування, варіантність підходів до розробки окремих управлінських рішень, орієнтованість на стратегічні цілі розвитку регіону. Крім того, варто назвати такі принципи, як адаптивність, мінімізація ризику, баланс інтересів учасників, легітимність, ефективність, соціальність, демократичність, екологічність.

Особливо слід зазначити, що в процесі керування інноваційним потенціалом регіону важливе місце займає інвестиційний механізм, що забезпечує фінансування впровадження вже зроблених нововведень і створення нових.

Результатом процесу керування використанням інноваційного потенціалу регіону є стійкий соціально-економічний розвиток регіону, підвищення рівня життя населення.

У контексті керування кожний регіон України повинен самостійно формувати програму регіонального інноваційного розвитку, розробляти заходи щодо її реалізації, з огляду на, у першу чергу, свій інноваційний потенціал і перспективи економічного росту, оскільки саме науково-технічний прогрес і інтелектуалізація основних факторів виробництва будуть визначати в перспективі рівень його розвитку.

Підводячи підсумки вище сказаного можна зробити висновок, що керування інноваційним потенціалом регіону є процес підготовки, прийняття й реалізації рішень по формуванню й максимальному використанню інноваційного потенціалу і/або його компонентів з метою стійкого соціально-економічного розвитку регіону.

Лише комплексний розгляд всіх аспектів використання інноваційного потенціалу регіону з позиції всіх складових її компонентів, властивостей і, відповідно, зв'язків, дозволить адекватно досліджувати й оцінити фактичний стан інноваційного потенціалу регіону й намітити шляхи його подальшого розвитку.

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ НЕРУХОМІСТЮ, ЩО ПЕРЕБУВАЄ У КОМУНАЛЬНІЙ ВЛАСНОСТІ

І.М. Крекотень, *Полтавський національний технічний університет ім. Юрія Кондратюка*
36011, Україна, г. Полтава, Первомайський проспект, 24

Трансформаційні процеси, що відбуваються в Україні передбачають, перш за все реформування відносин власності. Головною метою реформування відносин власності є підвищення ефективності використання майна та забезпечення розвитку підприємництва.

За даних умов особливого значення набуває процес управління нерухомим майном.

Управління комунальною нерухомістю здійснюється системою місцевого самоврядування. Дана система займає особливе місце у державі, що обумовлена її суспільно-державною природою. Вона здійснює зв'язок між державою та населенням, а також між державою та середнім власником. Система місцевого самоврядування є невід'ємною частиною держави, але при цьому має цілий ряд особливостей серед яких зокрема є наступні:

- діє в межах і на підставі законів держави, тобто, по-суті, є владою підзаконною;
- реалізація повноважень місцевого самоврядування є можливою лише за умови наявності власних ресурсів у вигляді бюджету комунальної власності;
- головною функцією місцевих рад є представлення інтересів територіальної громади.

Матеріальною і фінансовою основою місцевого самоврядування є комунальна власність (рухоме і нерухоме майно, доходи місцевих бюджетів, інші кошти, земля, природні ресурси), порядок формування та управління якої реалізується у відповідності до законодавчої бази.

На сьогодні органи місцевого самоуправління (сільські, районні, міські та обласні ради та їх виконавчі органи) являються природними монополістами-

власниками на ринку об'єктів нерухомості, що контролюють не менше 70% ринку.

Основною задачею процесу управління нерухомим майном являється досягнення максимального ефекту від використання об'єктів нерухомості у інтересах власника. Однак, аналіз управління нерухомим майном, що перебуває у комунальній власності надає можливість виділити більш складну систему цілей даного процесу:

- максимізація вартості нерухомості, мінімізація витрат і краще задоволення суспільних потреб;
- прийняття раціональних рішень з приводу продажу чи оренди нерухомості;
- точний вимір виграшу чи програшу від володіння власністю;
- використання власності з вигодою у випадку сприятливої ринкової кон'юнктури і розширення взаємодії з приватним сектором;
- удосконалення планування бюджетного процесу і матеріально-технічного забезпечення у всіх підрозділах місцевої адміністрації, що використовують нерухомість.

Внаслідок цього, процес управління нерухомістю, що перебуває у комунальній власності, відзначається особливою складністю та потребує глибокого аналізу економічних та соціальних результатів.

ЗАСТОСУВАННЯ СУЧАСНИХ МОДЕЛЕЙ УПРАВЛІННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ В СУСПІЛЬСТВІ ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

С.В. Куракса, *Українська інженерно-педагогічна академія*
61003, Україна, м. Харків, вул. Університетська,16

В Україні, при наявності достатньо великої кількості зареєстрованих громадських організацій і майже півтори сотні політичних партій, суспільство - з

точки зору самоорганізації різних соціальних страт громадян для відстоювання своїх інтересів і створення сприятливих умов для власного і загального суспільного розвитку - залишається слабо структурованим і не здатним реально впливати на перебіг соціально-економічних процесів. Найбільш красномовно про відсутність дієвої, а не паперової - віртуальної самоорганізації різних суспільних груп свідчить діяльність тих численних сучасних профспілкових організацій, що є спадкоємицями політ технологічного проекту професійних об'єднань радянської доби, який був покликаний не відстоювати інтереси найманих працівників у їх відносинах із державою-роботодавцем, а демонструвати непорушну гармонію інтересів влади і народу. Ці організації які тільки в Харківській області налічують на сьогодні 777025 чоловік, а по всій країні мають на порядок більше членів, могли би бути грізною силою здатною впливати не тільки на окремого роботодавця, а і на рішення органів влади і самоврядування будь-якого рівня. Особливо за умов синергії з добрими двома десятками лівих партій позначених на політичному полі країни (насправді більшою частиною також віртуальних) які декларують турботу про інтереси трудящих і всього суспільства.

Натомість в країні на великій кількості підприємств перманентно існує кількомісячна заборгованість по заробітній платі, котра в підсумку по країні не опускається нижче рівня порядку сотень мільйонів гривень, якими наймані працівники фактично короткотерміново і безвідсотково кредитують своїх роботодавців та, враховуючі низький рівень заробітної плати, безвідплатно вкладають в них власні ресурси як вимушені благодійники. Серед таких «безпорадних роботодавців», а насправді експлуататорів, які цими та іншими способами привласнюють і гроші і працю робітників, поряд із приватними власниками підприємств фігурують також держава і органи самоврядування - через різноманітні бюджетні установи та державні чи комунальні підприємства.

На теперішній час демократична за зовнішніми ознаками система управління в країні в наслідок відсутності дієвої самоорганізації в суспільстві і розгалуженої системи манок на кшталт офіційних профспілок та кишенькових

партій можновладців, по суті є централізованою системою управління побудованою фінансово – промисловими клановими угрупованнями для нав'язування суспільству правил гри у власних інтересах в регіональному і національному масштабах.

З точки зору існуючих моделей управління соціально – економічним розвитком, нав'язана суспільству цими угрупованнями система влади і самоврядування відповідає такому підходу до управління суспільством, в якому управління розвитком уподібнюється управлінню технічним проектом. При цьому державне управління і місцеве самоврядування є аналогом проектного менеджменту в умовах субординації ієрархічних рівнів керівництва, а роль виконавчого персоналу проекту відводиться пересічним громадянам, які не в гучних передвиборних заявах, а на ділі розглядаються не як партнери проекту суспільного розвитку, що наділені реальними механізмами контролю за процесами і результатами суспільного розвитку, а як підпорядковані виконавці, наймані працівники, людський ресурс, аморфна неорганізована маса – населення.

Така модель розвитку є по суті патерналістською, в якій правлячі кола демагогічно проголошують розвиток для народу, але обмежують будь-які навіть локальні і індивідуальні ініціативи громадян, так чи інакше блокують їх рух до економічної самодостатності та самоорганізації. В рамках цієї моделі правлячі кола формально пропонують злидненному населенню, 40% якого живе на межі малозабезпеченості, соціальні пільги і матеріальну допомогу, котрі така система управління не здатна забезпечити ні за рахунок суспільних коштів ні тим більше благодійності можновладців інтереси яких вона уособлює, що в кінці кінців гальмує соціально - економічний розвиток.

Треба зауважити, що така модель управління суспільним розвитком розглядається як застаріла і неефективна вже з середини минулого століття. З тих пір в розвинутих країнах змінилося вже декілька підходів до процесів управління соціально-економічним розвитком, застосування яких здатне забезпечити економічне зростання і підвищення добробуту населення, внутрішню і зовнішню конкурентноздатність суспільства.

Послідовність зміни цих підходів і відповідних моделей управління, на нашу думку, тісно пов'язані із якісним зростанням і збільшенням людського капіталу і рівня самоорганізації суспільства, котрий ми трактуємо як соціальний капітал. Така послідовність, на нашу думку, має наступну логіку:

необхідність підвищення продуктивності праці в економіці вимагає введення нових технологій, а конкурентна боротьба потребує постійних інновацій, котрі не обмежуються тільки економічною сферою, а мають і соціальні наслідки. Масштабне створення і засвоєння нових технологій вимагає ускладнення обладнання робочих місць, а відтак підвищення рівня знань, умінь і навиків, та відповідної освіти великої кількості працівників, про що вже беруть на себе турботу соціум і відповідно уряд, а це в свою чергу має своїм наслідком зростання людського капіталу суспільства. Крім цього, світова конкуренція вимагає від національних економік збільшення ВВП та обсягів виробництва і, відповідно, реалізації продукції, що потребує росту добробуту населення. В свою чергу зростання добробуту передбачає зростання економічних, громадянських і політичних свобод і, як наслідок, зростання самоорганізації та соціального капіталу суспільства.

Спираючись на дослідження Р. Панама ми вважаємо, що існує пряма кореляція між соціально – економічним розвитком і рівнем соціального капіталу як суспільства в цілому, так і його територіальних утворень – регіонів. Звідси ми робимо висновок про те, що управлінські програми і дії спрямовані на свідоме стимулювання нарощування соціального капіталу на регіональному і національному рівні прямим своїм наслідком будуть мати підвищення темпів соціально – економічного розвитку.

Ми пропонуємо впровадження програм прискорення регіонального і національного розвитку - в основі яких лежить управління нарощуванням соціального капіталу, здатного сприяти забезпеченню свідомого впровадження суспільних процесів, котрі дозволять більш швидкими темпами пройти наступну послідовність моделей управління: від моделі розвитку для народу – за прийнятою міжнародною класифікацією –For the people до моделі – Of the people,

потім відповідно до моделі – With the people, і нарешті – By the people. Перехід від однієї до іншої моделі передбачає наступну зміну завдань: збільшення і покращення характеристик людського капіталу; – перетворення людського капіталу у вагомий фактор розвитку; – інституціоналізацію розвитку соціального капіталу; – забезпечення зростання середнього класу до 50 – 60 % від загальної кількості зайнятого населення, при забезпеченні визначальної умови стійкого розвитку – збереження і покращення природного середовища.

РЕГІОНАЛЬНА ПОЛІТИКА ТА ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я

Л.І. Оппельд, *Полтавський національний технічний університет ім. Юрія Кондратюка*
36011, Україна, г. Полтава, Первомайський проспект, 24

Останнім часом Україна послідовно проводить політику демократичних перетворень спрямованих на побудову соціально орієнтованої структурно-інноваційної моделі розвитку. Охорона здоров'я визначається, як складна соціальної системи та являє собою найважливішу сферу життєдіяльності суспільства.

Державна політика у сфері охорони здоров'я спрямовується на підвищення рівня здоров'я, поліпшення якості життя і збереження генофонду українського народу. Реалізація цієї політики потребує здійснення комплексу державних і галузевих заходів. Основними заходами якої є:

підвищення реальної доступності медичної допомоги для широких верств населення. Для досягнення цієї мети потрібно: збалансувати державні гарантії щодо забезпечення населення медичною допомогою з фінансовими можливостями держави; забезпечити стійкість і прозорість багатоканальної системи фінансування охорони здоров'я; впровадити механізми фінансового планування й механізми оплати медичної допомоги.

створення правових і економічних умов для надання населенню медичних послуг. Досягнення цієї мети необхідно удосконалити розвиток

механізмів координації діяльності всіх ланок системи управління охороною здоров'я; реструктуризацію мережі лікувально-профілактичних установ; удосконалювання правових форм та економічних механізмів функціонування медичних організацій; створення раціональної системи державних гарантій лікарського забезпечення населення; зміцнення інститутів захисту прав пацієнтів;

створення умов для максимально можливого запобігання захворюванням населення: забезпечення максимально широкої профілактики захворювань;

модернізації матеріально-технічної бази галузі. З цією метою необхідно розробити й впровадити процедуру планування забезпечення служб охорони здоров'я сучасним дорогим устаткуванням; узгодити плани оснащення державних і муніципальних лікувально-профілактичних установ; розробити стандарти оснащення різних типів медичних організацій і лікарняних ліжок;

необхідно вдосконалити територіальну мережу закладів системи охорони здоров'я регіону та підвищити ефективність їх функціонування. Для цього необхідно впровадити нову фінансову модель в рамках перспективної бюджетно-страхової медицини;

реалізація бюджетно-страхової моделі системи охорони здоров'я дозволить прискорити процеси реструктуризації ліжкового фонду, спрямовані на покращення доступності медичної допомоги регіону. Для цього необхідно: забезпечити соціальні гарантії щодо отримання населенням необхідної медико-соціальної допомоги, в основі управління територіальної організації системи охорони здоров'я регіону повинна лежати єдина мета, програми і прогнози розвитку на поточний і перспективний періоди повинні бути спрямовані на довгостроковий період;

опираючись на ці принципи необхідно зміцнити та відновити кадровий потенціалу регіону. Для цього необхідно забезпечити професійну підготовку працівників закладів охорони здоров'я.

необхідно переорієнтувати систему охорони здоров'я на рівень первинної медико-санітарної допомоги (ПМСД). Для цього необхідно впровадити ряд

комплексних заходів: розбудову мережі амбулаторій загальної практики - сімейної медицини особливо на селі, забезпечити матеріально-технічне оснащення амбулаторій загальної практики - сімейної медицини, забезпечення якісної підготовки та підвищення кваліфікації достатньої кількості лікарів, медсестер, для первинної лікувально-профілактичної допомоги, розробити стандарти та критеріїв оцінки якості первинної медико-санітарної допомоги, впровадити договірні відносин між замовником і надавачем медичних послуг, при цьому провідне місце ПМСД стане відігравати приватний сімейний лікар, який працює на договірних засадах, впровадження ефективних методів фінансування закладів і підрозділів ПМСД.

Отже правомірно зробити висновок, що реструктуризація охорони здоров'я регіону повинна здійснюватися за такими основними напрямками. Перш за все необхідно ефективне використання кадрового потенціалу, з врахуванням регіональних особливостей. Для підвищення ефективності охорони здоров'я й поліпшення якості медичної допомоги, необхідно віддати перевагу розвитку первинної медико-санітарної допомоги, активізації створення стаціонарозамінюючих форм медичного обслуговування, стандартизації медичних технологій та акредитації медичних установ. Необхідно створити бюджетно – страхову модель фінансування системи охорони здоров'я з залученням всіх форм власності. Для збереження потенціалу здоров'я населення необхідно розробити регіональну комплексну програму з врахуванням досвіду зарубіжних країн, що до розвитку ПМСД з пріоритетом загальної практики/сімейної медицини. Необхідно провести реорганізацію амбулаторно – поліклінічної, швидкої та стаціонарної допомоги. Особливу увагу необхідно звернути на медичну допомогу сільському населенню.

ПРИНЦИПИ РОЗРОБКИ ДЕРЖАВНИХ ЖИТЛОВИХ ПРОГРАМ В МАЛИХ МІСТАХ УКРАЇНИ

Б.В. Лисенко, *Національна Академія державного управління при Президентові України*

03057, Україна, Київ, вул. Ежена Потьє, 20

Важливим завданням державного управління на сучасному етапі є реформування системи житлового будівництва, зокрема тих її складових, що стосуються затвердження та реалізації житлових програм в малих містах України, оскільки фінансування затверджених Кабінетом Міністрів України житлових програм здійснюється у недостатніх обсягах через невизначеність законодавчої норми щорічного обсягу фінансування та їх кредитування.

Дослідження житлових програм та соціальних аспектів житлової політики проводять Нудельман В., Кравченко С. та ін.

При вирішенні проблем розвитку житлових програм в малих містах України необхідно провести аналіз існуючої системи надання та будівництва житла, створити інформаційно-аналітичну систему контролю за станом будівель та їх використанням, вишукати нові фінансові можливості цільового державного кредитування, розглянути альтернативні шляхи нового будівництва та методи оптимізації використання існуючих будівель, розробити програму добудови об'єктів незавершеного будівництва, покращення житлових умов шляхом реконструкції та нетрадиційного використання площ та об'ємів та підібрати оптимальний спосіб одержання необхідної кількості якісного та доступного житла.

Виходячи з останнього пункту, необхідно визначити (обмежити) пільговий контингент, тобто надати пріоритети тим категоріям громадян, які з погляду держави потребують першочергової підтримки при наданні житла. Без цього може відбутися чергове розпорошення обмежених коштів держави в розвиток житлового будівництва.

Державна житлова політика повинна, насамперед, розглядатися як створення надійної законодавчої бази та атмосфери сприяння пріоритетним

напрямам вирішення житлового питання шляхом створення умов для впровадження нових форм та методів управління об'єктами житла та міста в цілому.

Для ефективного функціонування житлового будівництва, як складової економіки держави, необхідно враховувати територіальні аспекти житлової політики, які містять у собі оцінку сучасного використання й прогнозування майбутніх потреб у земельних ресурсах для житлового будівництва, розгляд впливу житлової політики на вдосконалювання розселення й розміщення виробництва, розробку пропозицій за рішенням територіальних проблем житлової політики в ринкових умовах.

Усе це потребує розробки та удосконалення нормативно-правових актів, а також розробити окремий розділ щодо територіального розвитку в Державній житловій програмі.

З викладеного вище, пропонуються такі шляхи розвитку житлових програм в малих містах України як:

- впровадити спрощену процедуру проведення комплексної державної експертизи нескладних проектів будівництва або таких, що мають масове застосування;
- реалізовувати регіональні програми реконструкції житлових будинків;
- розробити механізми ціноутворення вартості будівництва соціального житла.

Необхідно здійснювати моніторинг і виконання Заходів з реалізації Генеральної схеми (далі – Генсхема) планування території України – містобудівної документація, яка визначає концептуальні рішення планування та використання території України, а також підготовка щорічної доповіді Кабінету Міністрів України про стан реалізації Генсхеми.

Фінансування розвитку житлової програми в малих міст може бути забезпечена на засадах концентрації державних та місцевих ресурсів регіону в тому числі місцевих бюджетів, коштів підприємств тощо.

Одним із основних елементів реалізації державної житлової політики має

стати створення програм, які дадуть змогу органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування самостійно складати й реалізовувати конкретні плани відродження та розвитку малих міст за допомогою відповідної державної підтримки, урахувати їх під час розроблення регіональних програм і регіональних стратегій їх розвитку.

За допомогою житлової політики розширення масштабів житлового будівництва дозволить державі вирішити низку соціально-економічних питань, у тому числі підвищення якості життя населення шляхом забезпечення їх доступним житлом, прискорення зростання будівельного виробництва і пов'язаних з ним галузей економіки, збільшення податкових надходження до бюджету, залучення позабюджетних коштів для забезпечення житлового будівництва тощо.

Програми будівництва доступного житла в Україні викликає неоднакове відношення. Тому органам державної влади у першу чергу необхідно конкретизувати основні параметри та механізми реалізації житлових програм, а також прийняти необхідні законодавчі зміни щодо цих питань.

Недостатні механізми дієздатності програм розвитку житлового будівництва спонукає у подальшому дослідити схеми розробки та впровадження державних житлових програм в малих містах України.

ІНФОРМУВАННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ ЯК ПЕРЕДУМОВА ЇЇ РОЗВИТКУ

О.Г. Лиска, *Харківський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України 61050, Україна, м. Харків, пр-т Московський, 75*

В західних країнах невід'ємною складовою та основою розвитку держави, її територій та адміністративно-територіальних одиниць визнається розвиток територіальних громад. У найширшому сенсі розвиток територіальної громади - це спланований прогрес локальної спільноти, метою якого є підвищення якості життя та свідоме управління членами громади перебігом

свого життя. При цьому надзвичайно важливим є залучення в процес розвитку самих членів територіальних громад, їхня активна цілеспрямована діяльність по вирішенню проблем відповідного населеного пункту, тобто місцеве самоврядування.

Реальна здатність членів територіальної громади здійснювати функції та повноваження місцевого самоврядування залежить, насамперед, від дієвої системи постійних контактів органів та посадових осіб місцевого самоврядування з місцевим населенням, яку забезпечують канали прямого та зворотного зв'язку. Прямий зв'язок – передача інформації від депутатів, органів та посадових осіб місцевого самоврядування до населення. Він забезпечує ознайомлення членів територіальної громади про стан справ у населеному пункті (інформування); певною мірою формує ціннісні орієнтації, громадську думку (виховання); створює передумови для організації суб'єктів місцевого самоврядування, підвищує почуття відповідальності у посадових осіб та депутатів за ухвалення та реалізацію управлінських дій (організація) тощо.

Інформація може бути поширена різними способами, у різних формах. Надання інформації відрізняється: за правовою і організаційною формою (звіти депутатів і місцевих голів про свою діяльність, інформаційні конференції тощо); за кількісним охопленням членів територіальної громади (індивідуальні – особистий прийом, відповіді на листи; колективні – збори, конференції); за характером передачі (усна, документальна, через ЗМІ, Інтернет тощо); за суб'єктом ініціативи (на вимогу членів територіальної громади та за ініціативою депутатів, органів та посадових осіб); по наявності проміжних ланок (прямі – безпосереднє спілкування на зборах, по телефону та опосередковані – через ЗМІ, Інтернет).

Для інформування членів територіальної громади органи місцевого самоврядування повинні вжити заходів по організації і проведенні “днів відкритих дверей”, прес-конференцій, створювати інформаційні бази даних та довідкові служби, регулярно висвітлювати діяльність органів і посадових осіб місцевого самоврядування в електронних і друкованих ЗМІ, забезпечити

функціонування громадських приймалень та спрощений доступ мешканців до нормативних актів місцевої влади, розповсюджувати інформаційні листки, листівки, прес-релізи, рекламу, інформаційні повідомлення тощо. Кожен з перелічених методів має свої переваги та недоліки. Тому для забезпечення ефективного інформування необхідне їх комплексне застосування.

СПРИЯННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ПЕНСІЙНОЇ РЕФОРМИ ШЛЯХОМ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ ВИЗНАЧЕННЯ РОЗМІРУ ПЕНСІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗА ВІКОМ

Т.Г. Молодченко-Серебрякова, канд.екон.наук, Н.О. Гайдаренко

*Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Розподіл благ серед населення у кожній окремо взятій державі визначається не економічними обмеженнями, а передусім домінуючими у суспільстві моральними цінностями. Найважливішими чинниками розвитку пенсійного забезпечення є рівень розвитку економіки, демографічні та інші соціальні проблеми. Ці фактори діють у взаємній обумовленості, що дозволяє визначити тенденції розвитку пенсійного забезпечення і передумови формування нової системи, яка відповідає сучасному етапу розвитку України.

Конституції України гарантує всім непрацездатним громадянам України право на матеріальне забезпечення за рахунок суспільних фондів споживання шляхом надання трудових і соціальних пенсій, а також соціальну захищеність пенсіонерів шляхом встановлення пенсій на рівні, орієнтованому на прожитковий мінімум, а також регулярного перегляду їх розмірів у зв'язку із збільшенням розміру мінімального споживчого бюджету і підвищенням ефективності економіки країни.

Громадяни України мають право на державне пенсійне забезпечення за віком, з інвалідності, на випадок втрати годувальника та в інших випадках передбачених Законом України “Про пенсійне забезпечення”.

Розвиток та реформування пенсійної системи відбуваються під впливом тих трансформаційних перетворень, які притаманні всій системі суспільних

відносин нашої держави. Проте невирішеність деяких вагомих питань і загострення проблем у цій сфері - значною мірою є відбитком у якому перебуває економіка та політична система нашої країни. Відсутність науково обгрунтованої концепції реформування пенсійного забезпечення не дає змоги негайно вирішити ці проблеми, які уповільнюють процес реформування пенсійної системи і зумовлюють збереження старих, не адекватним сучасним умовам принципам солідарної пенсійної системи країни.

Багаторівнева пенсійна система - це шлях до поступового зближення співвідношення між середніми розмірами пенсій і заробітної плати. Багаторівнева пенсійна система була передбачена для впровадження пенсійною реформою, яка побудована на засадах соціальної справедливості, солідарності поколінь та соціального страхування.

Створення адекватної ринковій економіці пенсійної системи підвищить рівень відповідальності громадян за свою долю, спонукає їх залишати частину зароблених коштів на старість, допоможе подолати патерналістські настрої та очікування, швидше адаптуватися до нових умов життя.

Здійснення пенсійної реформи дасть змогу подолати бідність серед людей похилого віку, які все життя добросовісно працювали і створювали національне багатство.

УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ

Н.І. Новікова, канд.екон.наук, О.С. Попова

Донецький юридичний інститут Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е. О. Дідоренка

Вагому роль у забезпеченні соціально-економічного розвитку країни відіграє інвестиційна діяльність, постійне вкладення коштів в економіку, у створення і модернізацію основних фондів усіх галузей господарства, їх технічне переозброєння, створення нової техніки і впровадження новітніх технологій. Незважаючи на деяке пожвавлення інвестиційного процесу в

України, позитивні тенденції в інвестиційній сфері ще не набули сталого характеру. Особливо це стосується інноваційної діяльності, в якій інвестиційні ресурси залишаються на низькому рівні через несприятливий інвестиційний клімат, недосконалу законодавчу базу та недосконалість інструментів інвестиційно-інноваційного механізму.

Провідну роль у сучасному економічному розвитку відводиться виробництву і використанню нових знань, перетворенню їх на повноцінний фактор виробництва. Саме знання визначальним чином впливають не лише на сферу виробництва, але й на структуру та обсяги споживання. Переважна частина споживання мешканців найбільш розвинених країн світу складається з товарів, потреба в яких та вміння користування якими стали можливими лише завдяки новітнішим досягненням науки і техніки.

В Україні рівень використання інновацій є дуже низьким. Питома вага підприємств, що впроваджували інновації в 2006 році, дорівнювала 10 %, при цьому питома вага реалізованої інноваційної продукції в загальному обсязі промислової продукції становила лише 6,7 %. У період 2005-2006 рр. науковими організаціями країни було завершено розробок майже на 57% менше ніж у 1991 році.

В останні роки багато держав застосовують змішані форми заохочення інвестицій у інноваційну діяльності, що включає в себе різні варіанти фінансування та оподатковування інноваційних проектів з високим ступенем ризику, договірних досліджень із зовнішніми фірмами інвестування, а також реальні інвестиції у відновлення виробничих фондів. У Німеччині вони одержали назву «непрямої специфічної допомоги», що являє собою комбінацію прямої та непрямої підтримки державою інноваційно – активних фірм, які беруть участь у реалізації державних науково-технічних програм.

Отже, на нашу думку Україні потрібно звернути увагу на створення системи комплексної підтримки інноваційної діяльності на державному та регіональному рівні, розробити стратегію дій щодо впровадження інноваційної моделі розвитку регіонів, забезпечити політичну стабільність в країні, що

приведе до надходження іноземних інвестицій, забезпечити нормативно-правове регулювання інноваційної діяльності, механізмів її стимулювання, встановити податкові пільги по інвестиціях у наукові дослідження, створювати технопарки, технополіси та дослідницькі центри. Тільки всі ці фактори і налагоджена система дій державних органів здатна забезпечити сталий розвиток регіонів України.

ДІАГНОСТИКА І ЇЇ РОЛЬ ПРИ ПРИЙНЯТТІ РІШЕНЬ В УПРАВЛІННІ ПІДПРИЄМСТВОМ

Н.С. Віноградська, *Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Розглядаються комплекс питань фінансової діагностики діяльності підприємства з позиції прийняття обґрунтованих управлінських рішень.

Кожний менеджер прагне до ефективних рішень і дій. Досягнення мети, забезпечення єдності результату можуть бути забезпечені тоді, коли управлінські рішення відповідають певним вимогам. Головні з них - обґрунтованість, послідовність, узгодженість, своєчасність, ясність і лаконічність.

Своєчасне усвідомлення знову виникаючої проблеми - основна умова успішного здійснення управлінської діяльності.

В умовах сучасної конкуренції зберегти фінансове здоров'я надзвичайно нелегко. Щоб краще зрозуміти причини «фінансового нездоров'я» підприємства необхідно глибоко вивчити основні бізнес - процеси для того, щоб потім спробувати їх змінити.

Діагностика результатів діяльності й стану підприємства містить у собі велику кількість фінансових показників. Для цілей діагностики варто використовувати тільки ті показники, які є інформаційною основою для прийняття управлінських рішень.

Основна мета діагностики підприємств - визначити, як змінився стан підприємства в порівнянні з попередніми періодами й , наскільки успішно працює підприємство в порівнянні з конкурентами. Після визначення структури фінансових показників розглядається часовий аспект діагностики.

Остання процедура діагностики підприємства - моніторинг, у процесі якого здійснюється контроль показників, що характеризують оперативні результати діяльності.

УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Н.І.Новікова, канд.екон.наук, **Л.С. Болдирєва**, Донецький юридичний інститут Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка

Державне регулювання інвестиційної діяльності в Україні є одним із видів соціального управління і являє собою врегульовану нормами права виконавчу та розпорядчу діяльність органів державного управління з ефективного залучення та раціонального використання інвестицій.

Проблеми правового регулювання інвестиційної діяльності широко обговорюються у наукових публікаціях, на наукових конференціях. Однак практичного результату, а саме, нормативної бази, яка б ефективно регулювала інвестиційні відносини, так і не створено. Необхідність удосконалення державного регулювання інвестиційної діяльності з урахуванням проблем, що виникають у процесі правозастосування обумовлює актуальність обраної теми дослідження.

Одним із найважливіших факторів, що стимулюють приплив інвестицій в Україну, є не тільки наявність ефективного і стабільного законодавства, що регулює інвестиційну діяльність, але і можливість вчасно і безперешкодно захистити права інвестора.

Аналізуючи засоби захисту прав інвесторів, установлені законодавством України і міжнародними договорами, можна виділити, зокрема, наступні

Перший засіб - це недопущення націоналізації і реквізиції. У чинному законодавстві є ряд прогалин, які необхідно усунути, а саме: законодавче не визначені умови компенсації, що дає можливість чиновникам самостійно приймати рішення про розміри, терміни і порядок компенсації, а це не завжди відповідає вимогам закону. Тому щоб уникнути порушень законодавства необхідно на державному рівні розробити порядок відшкодування збитків, установити розміри та терміни надання компенсації.

Другий засіб захисту прав суб'єктів інвестиційної діяльності - це відшкодування збитків, нанесених інвесторам унаслідок дій, чи бездій, неналежного виконання державними органами України або їхніми посадовими особами передбачених законодавством обов'язків щодо інвестора.

Законодавець установив необхідність відшкодування збитків, нанесених інвестору у результаті неправомірних дій посадових осіб, але при цьому не передбачив дисциплінарну відповідальність посадових осіб, що своїми діями чи бездіями допустили нанесення збитків інвестору, що спричинило за собою необхідність їх відшкодування. Законодавець не установив джерела відшкодування збитків, що дану правову норму робить лише декларативною.

Таким чином, щоб забезпечити належний рівень захисту інвестицій, держава повинна на законодавчому рівні гарантувати стабільність умов здійснення інвестиційної діяльності, додержання прав і законних інтересів її суб'єктів.

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ СОЦІАЛЬНОЇ СФЕРИ

О.М. Віноградська, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Провідні країни ринкової економіки велику увагу приділяють ефективному функціонуванню таких галузей, як освіта, охорона здоров'я, туризм і відпочинок, житлово-комунальне господарство, екологія. У міру розвитку ринкової економіки. Посилення вимог до кваліфікації, освітньому рівню

працівників, а також створенню інтелектуального, духовного багатства суспільства значення соціальної сфери постійно зростає.

В Україні функціонування галузей соціальної сфери усе ще здійснюється по другорядному принципу.

Складовою частиною системи ринкового господарства є проблема ефективності, у тому числі соціальної сфери. Треба відзначити, що дана проблема є недостатньо розробленою. Одні дослідники вважають, що стосовно діяльності соціальної сфери не застосовна категорія ефективності, оскільки кінцеві підсумки її функціонування досить важко піддаються точному кількісному виразу. Інші стверджують, що, незважаючи на складність визначення ефективності соціальної сфери, - це об'єктивна реальність, що повинна вивчатися й оцінюватися.

Діяльність галузей соціальної сфери пов'язана з виконанням соціальних і економічних функцій. Тому при визначенні ефективності соціальної сфери варто враховувати не тільки економічний, але й соціальний.

Ефект економічний — це конкретний результат ефективності розв'язання даної господарської, технічної чи економічної проблеми.

Соціальний ефект від функціонування соціальної сфери полягає насамперед у задоволенні потреб суспільства в найважливіших соціальних благах (освіта, охорона здоров'я населення, культура й ін)

Економічний ефект від діяльності галузей соціальної сфери через зміну найважливіших економічних показників. Це обумовлено тим, що продукція соціальної сфери непрямим образом, наприклад через збереження здоров'я населення, інтелектуального потенціалу суспільства й ін, впливає на соціально-економічний розвиток суспільства, ріст валового внутрішнього продукту й ін.

Однак ефект сам по собі недостатньо характеризує діяльність людини. Для більш повної її характеристики важливо знати, у що обійшовся результат. Тому необхідно отриманий результат зрівняти з тими витратами, за допомогою яких він отриманий, тобто віднести ефект до витрат. Таке зіставлення дає відносну величину - ефективність.

Визначення ефективності соціальної сфери ускладнюється тим, що не тільки соціальний, але й економічний ефект не завжди піддається кількісному виразу.

Оскільки ефект буває економічний (приріст продукції, прибутку і т. ін.) і соціальним (покращення умов праці, охорона довкілля і здоров'я людини та ін.), то виділяють економічну та соціальну ефективність.

Ефективність соціальної діяльності у соціальній сфері— це узагальнений, інтегральний показник якості, а також — це явище, яке зачіпає безліч різноманітних соціальних факторів, що впливають на загальне добробут людини.

Оцінка ефективності соціальної діяльності має враховувати як досягнення в кількісних параметрах, так і в якісних характеристиках. Коли оцінюється результат співвідношення фінансових, матеріальних, трудових, тимчасових і інших витрат із рівнем реалізації стратегічних і тактичних цілей, то досягнутий результат зіставляється з прийнятими стандартами соціального обслуговування населення.

Ефективність організацій соціальної сфери (освіта, охорона здоров'я) можна оцінити з погляду збитку. Який може бути нанесений економіці, якщо дані організації соціальної сфери не будуть функціонувати зовсім або діяти не на повну потужність.

Інтенсивний розвиток соціальної сфери, підвищення її значимості в соціальній ринковій економіці вимагають росту ефективності галузей соціальної сфери. До мір росту ефективності відносяться : наявність нормативної бази; забезпеченість економічними ресурсами; пільгове оподаткування; гнучка система керування.

Особливу увагу слід приділяти при оцінці ефективності соціального обслуговування проблемі якості та рівню обслуговування населення. При реалізації цієї проблеми виникають детальніші предмети оцінки ефективності, такі, як: види обслуговування; форми, методи і технології соціального обслуговування; результати соціального обслуговування. Для оцінки цих видів обслуговування використовуються такі методики: оцінки ефективності видів

соціального обслуговування; оцінки ефективності форм, методів, високих технологій соціального обслуговування; оцінки результатів соціального обслуговування.

Слід констатувати, що до сьогоднішнього дня не знайдена єдина модель оцінки ефективної організації, не вироблений єдиний показник ефективності соціальної діяльності, але розроблена множина подібного роду моделей, пропонуються десятки критеріїв ефективної організації.

ДО ПИТАННЯ ПРО АСПЕКТИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСТА

Л.О. Радіонова, *канд.філос.наук*, **К.В. Штонденко**, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції 12

Сучасна модель державного управління складалась на протязі багатьох років і є об'єктивні причини стверджувати, що вона досягла вершини свого розвитку в післявоєнному індустріальному суспільстві, коли вважалось, що у всіх громадян існує потреба в одних і тих самих державних послугах. Кожен громадянин отримував заданого рівня медичну допомогу, освіту, житло, соціальне забезпечення і комунальне обслуговування. Цим вимогам відповідали масові, призначені для всіх громадян однотипні державні послуги, що однаковим чином надавались відповідним відомством з вертикальною структурою управління.

В умовах відособленої діяльності державних структур різноманітні заклади не потребували особливої необхідності у взаємній співпраці для виконання своїх завдань. Кожна організація мала власні правила і процедури, власні методи роботи і бізнес-процеси. Кожна організація самостійно керувала збором і аналізом даних, плануванням, обміном інформацією, прийняттям рішень і виконанням своїх функцій. Але сьогодні співтовариства людей в різних регіонах все частіше складаються із представників різних культур і народів і приділяють більше уваги питанням віку, віросповідання, статі, особливих потреб. Соціальні проблеми стали складними і взаємопов'язаними, а

соціальні потреби вже не укладаються в суворо окреслені рамки окремих відомств. Кожний громадянин бажає, щоб при розробці і наданні державних послуг приймалися до уваги його особисті обставини і потреби. Основним спонукальним мотивом модернізації державного управління є потреба в ефективній і продуктивній роботі державного апарата, надання послуг з орієнтацією на потреби клієнта і, як результат, реалізація стратегії сталого розвитку міста.

Але використання інформаційних технологій - це лише частина рішення. Системний підхід передбачає модернізацію державного управління з неодмінним застосуванням наступних концептуальних положень: орієнтація на клієнта, інтеграція і реорганізація бізнес-процесів, зміни в культурі, партнерство державного і приватного секторів.

Для успішного розвитку малого та середнього підприємництва не достатньо тільки спрощення бюрократичних механізмів і простої присутності в Інтернеті. Для невеликих місцевих компаній складно просувати свої продукти на ринку. Покупці не стануть купувати товар у маловідомого продавця, що знаходиться далеко від них. Або вони просто не зможуть знайти веб-сайт цієї компанії. Саме тому орган місцевої влади або відомство повинне організувати віртуальний торговий пасаж, де б місцеві компанії могли демонструвати і продавати свої вироби. Інфраструктурна підтримка зі сторони центральних чи місцевих органів влади посилює позиції місцевих компаній на ринку і дає їм відчуття більшої надійності. Покупці також відчують себе впевненіше, роблячи покупки в магазині, де якість продукції і платіжна система гарантується органом державної влади чи місцевого самоврядування.

Сучасні веб-технології можуть стати інструментом для трансформації державного управління і взаємовідносин держави зі своїми клієнтами – громадянами і компаніями. Особливо актуальна і важлива реалізація даної концепції на рівні стратегічної одиниці держави – міста.

ОСНОВНІ ВЛАСТИВОСТІ ІПОТЕЧНОЇ СИСТЕМИ

Н.М. Спаських, *Черкаський державний технологічний університет*
18006, Україна, м. Черкаси б-р Тараса Шевченка 460

Об'єкт нерухомості повинен бути точно описаний і достовірно позначений. Суть іпотечної системи полягає в тому, що для кожного об'єкту нерухомості ведеться в спеціальній установі особлива книга або реєстр, де відбивається все, що відноситься до речових прав, предметом яких служить ця нерухомість (ім'я власника, перехід прав власності, сервітути, довгі забезпечені цією нерухомістю, і інші обтяження). Головне достоїнство іпотечної системи в тому, що завдяки принципу реєстрації прав на нерухомість створюються міцні основи для цивільного обороту і стають відомі всі права відносно даних об'єктів. Іпотечна система через механізм державної реєстрації, дозволяє чітко встановлювати достовірність право власника на нерухомість і створює умови, що дозволяють понизити ризики кредитора видачі позикових позик в процесі заставного кредитування. У літературі повсюдно використовується термін «житлове іпотечне кредитування». Під ним, як правило, розуміється система, що включає крім елементів іпотечної системи - кредиту, виданого під забезпечення заставою нерухомості (іпотеки), зареєстрованого в державному реєстрі прав на нерухомість, також елементи рефінансування кредиторів, що видали іпотечні кредити.

Ряд авторів визначає систему як «сукупність зв'язаних і взаємодіючих один з одним елементів, які складають деяке цілісне утворення, що має нові властивості, відсутні у її елементів». Система має наступні основні властивості:

- цілісність, яка полягає в тому, що всі частини системи служать загальній меті її функціонування і сприяють формуванню якнайкращих результатів стосовно певного критерію ефективності. Тому вона повинна розглядатися як єдине ціле;

- з властивості цілісності витікає властивість емерджентності як принципової несвідомості властивостей системи до суми властивостей

складових її компонентів. Цю властивість визначає наявність в системах унікального ефекту - синергії (взаємодії), коли результат роботи системи рівний не простій сумі результатів роботи, а може значно перевищувати або бути менше.

Однією з властивостей системи наголошується те, що система завжди функціонує в навколишньому середовищі або у взаємозалежності і взаємодії із зовнішнім середовищем. По вхідному і вихідному зв'язках між системою і середовищем відбувається обмін шляхом передачі матеріальних, енергетичних або інформаційних елементів. Елементи, які передаються системою в зовнішнє середовище, умовно називаються продуктами системи, а з середовища в систему - ресурсами.

ДО ПИТАННЯ ПРОГНОЗУВАННЯ ЄМКОСТІ ТА ЧАСТКИ РИНКУ ТОВАРІВ ТА ПОСЛУГ

В.Г. Борисов, О.О. Нехаєнко, О.В. Кірічек, *Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»*
61002, Україна, м. Харків, вул. Фрунзе, 21

У сучасних ринкових умовах підприємству складно досягти рівня стійкого розвитку. Пропоновані методи прогнозування об'єму і частки ринку товарів і послуг дозволяють не тільки визначити можливості компанії, її перспективи, проаналізувати займане місце на ринку, але і досягти певного рівня конкурентоспроможності, вибрати оптимальний метод управління проектом.

Були розглянуті наступні методи прогнозування об'єму ринку товарів і послуг.

Евристичний підхід, заснований на залученні експертів, знаходить широке застосування в практиці прогнозування можливої місткості ринку. Специфіка прогнозування місткості ринку як макроекономічного явища обумовлена необхідністю наявності у організації, що здійснює планування своєї діяльності на ринку, інформації, перш за все про орієнтири державної

політики по регулюванню економіки і його наслідки для загального соціально-економічного положення.

Основою прогнозування місткості ринку в рамках економіко-математичного підходу є виявлення стійких тенденцій змін сукупного ринкового попиту на певну групу товарів або послуг в минулих періодах часу і, в припущенні інерційного характеру розвитку ринкових процесів, перенесення виявлених залежностей і закономірностей на майбутні тимчасові інтервали. Вибір конкретної форми функціональної залежності здійснюється на основі розрахунку коефіцієнтів, що відображають ступінь відповідності значень місткості ринку, що отримуються за допомогою трендової моделі, фактичним її значенням. Отримані трендові моделі забезпечують можливість екстраполяції виявлених залежностей на плановані моменти часу з метою отримання прогнозних оцінок місткості ринку. Суть моделей одно- та багаточинникові полягає в тому, що величина місткості ринку представляється у вигляді функції одного або декількох чинників. Це дозволяє виявляти кількісні впливи зміни чинників на величину місткості ринку товарів і послуг, передбачати зміну масштабів і тривалості стадій життєвого циклу ринку і, як наслідок найефективніше реагувати на зміну ринкової кон'юнктури.

Основу нормативного прогнозування місткості ринку складають наукові рекомендації щодо раціонального об'єму споживання і забезпеченості товарами.

Були розглянуті наступні методи прогнозування об'єму ринку товарів і послуг.

Застосування евристичного підходу до оцінки частки ринку і можливого об'єму продажів обумовлене швидкістю отримання результатів, відсутністю достовірної і своєчасної інформації про об'єми продажів конкурентів за попередній період часу, а також відсутністю досвіду формування прогнозів, що кількісно виявляють і використовують причинно-наслідкові зв'язки між окремими взаємодіючими елементами ринку.

Формування експертних оцінок частки ринку при внутрішньому або зовнішньому експертному прогнозуванні здійснюється шляхом безпосередньої обробки і аналізу думок експертів, якими можуть виступати співробітники маркетингових підрозділів організацій, роздрібних магазинів, а також експертів що привертаються з боку і виведення кінцевого результату.

Отримувані за допомогою динних методик оцінки носять статичний і одноразовий характер, внаслідок чого виникає необхідність повторного звернення до експертів при складанні прогнозу частки ринку на подальші періоди.

Найбільш доцільний метод в рамках евристичного підходу – метод споживчої оцінки з використанням ланцюга Маркова. Він дозволяє здійснювати перехід до динамічного прогнозування показника частки ринку на певне число періодів в перспективі. Проте високий ступінь його адекватності фактичним даним відповідає ситуаціям, що характеризуються незмінністю споживчих смаків, дії конкурентів, а також цінова політики і інших складових комплексу маркетингу. У решті випадків ступінь збігу фактичних і планованих за допомогою даного методу об'ємів продажів досить низька.

Кількісний аналіз спрямованості і сили дії всіх показників, що визначають попит на конкурентну продукцію, є основою економіко-математичного підходу до прогнозування частки ринку.

У економічній теорії знаходять віддзеркалення різноманітні методи прогнозування місткості і частка ринку, але застосування якого-небудь одного методу окремо не дозволяє забезпечити комплексний підхід до прогнозування, що підвищує ступінь ризику ухвалення необґрунтованих з погляду фактичних закономірностей розвитку ринкових процесів рішень щодо розробки планів виробничо-комерційної діяльності організації. Підвищення точності прогнозів може бути забезпечене на основі інтеграції різних методів прогнозування.

СТАН, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У ХАРКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

М.О. Садчикова, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Ефективність державної політики саме у сфері управління інноваційними процесами визначає конкурентоспроможність національної економіки. Нажаль, в Україні ще не створено національну інноваційну систему. Інноваційна діяльність характеризується структурною реформованістю, інституційною неповнотою, неузгодженістю та незбалансованістю технологічних, економічних і соціально-ціннісних аспектів. Інноваційні процеси в Україні не набули достатніх масштабів і не стали суттєвим фактором зростання ВВП.

Харків – унікальний науковий та освітній центр України. Науковий потенціал Харкова та Харківської області представлений науковими та науково-дослідними інститутами, конструкторськими бюро, вищими навчальними закладами, які підпорядковані 15 міністерствам та відомствам України; у тому числі 18 наукових установ Національної академії наук України.

На території Харкова та Харківської області розташовані чотири національних наукових центри, 17 наукових об'єктів, що мають статус національного надбання України, та один технопарк державного значення.

Майже 67% «національного продукту» області припадає на установи галузевої науки. У Харківському регіоні зосереджено 15% усіх науково-дослідних інститутів України, 20% конструкторських і проектних організацій, понад 16% наукових співробітників.

Незважаючи на великий потенціал у галузі інноваційної діяльності Харківського регіону, існує низка проблем, що гальмують розвиток науково-технічної сфери, основними із них є: відсутність національної стратегії, недосконалість законодавчої і нормативної бази у галузі науково-технічної та інноваційної діяльності, низький рівень фінансування науково-технологічної сфери, відсутність державної програми створення національної інноваційної

системи, архаїчність системи оплати праці інженерно-технічних працівників наукових установ і вищих навчальних закладів та її вкрай низький рівень.

Невідкладне вирішення вищезазначених проблем призведе до піднесення науково-технічного потенціалу, виходу України на шлях інтенсивного інноваційного розвитку та залучення іноземних інвестицій у економіку країни.

ВИЗНАЧЕННЯ РИЗИКІВ НЕТОЧНОГО ПРОГНОЗУВАННЯ ВИТРАТ ЕНЕРГІЇ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Н.О. Кондратенко, *канд.екон.наук*, **І.С. Баландіна**, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

В законодавчих актах України про енергозбереження у якості першочергових завдань по реалізації потенціалу енергозбереження рекомендовані такі, як розробка нормативів витрат теплоти і електроенергії, створення і впровадження високоефективних матеріалів і технологій, що ініціює розробку нових нормативних вимог.

Відомо, що загальноукраїнські норми не можуть врахувати всіх особливостей підприємства. Сучасне виробництво на великому підприємстві підлягає дії різноподібних ризиків, врахування яких може поліпшити роботу підприємства.

Прогнозування енерговитрат у таких випадках може призвести до значних витрат. Причому у залежності від виду «помилки» це можуть бути витрати, пов'язані з недостатньою кількістю енергоресурсів або витрати, пов'язані з надмірною їх кількістю.

Точність визначення енерговитрат визначається точністю контролю. Звичайно ймовірність розподілення точності вимірювання визначається нормальним законом розподілення

Неточність вимірювань веде до того, що частина продукції, що повинна бути віднесена до неякісної, попаде до робочої. З другого боку частина

продукції, що могла б бути віднесена до якісної попаде у неякісну за рахунок неточності вимірювань.

В роботі доведено гамма розподілення енерговитрат на виробництві, що працює в умовах різноподібного виробництва. Побудована статистична модель енерговитрат та похибок у її прогнозуванні. Визначені ризики прогнозування енерговитрат.

ЗАЛУЧЕННЯ ГРОМАДСЬКОСТІ - НЕОБХІДНА УМОВА УСПІШНОГО РЕФОРМУВАННЯ ЖКГ

Н.М. Матвєєва, *Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Світова практика свідчить, що залучення громадськості до прийняття рішень різного рівня є ефективним способом вирішення багатьох проблем економічного, політичного і соціального характеру і на місцевому рівні.

Залучення громадськості до управління – процес надзвичайно складний і багатосторонній. Ефективність цього процесу багато в чому залежить від організації, коректності процедур і поваги до партнерів.

Участь громадськості в процесі розробки та прийняття рішень на рівні місцевої та центральної влади є досить поширеною практикою в усьому світі. В більшості демократичних країн Заходу без участі громадськості не приймається жодне важливе для суспільства рішення.

Зі світової практики відомо, що одним з найбільш прийнятних способів уникнути соціальної напруженості в суспільстві є проведення публічних слухань і формування відкритих процедур установа тарифів. Тариф на ту чи іншу комунальну послугу завжди повинний бути компромісом між потребами комунального підприємства і платоспроможністю споживача, зокрема населення. Важливо підкреслити, що тариф повинний бути економічно і соціально обґрунтований, тобто споживачу повинна бути дана відповідь на питання про те, якої якості послуги він повинний одержувати при діючих

значеннях тарифу. Дуже важливою у формуванні тарифів на житлово-комунальні послуги є роль (думка) населення – основного споживача послуг.

МЕТОДИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ МАТЕРІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПРАЦІВНИКІВ СТРУКТУРНИХ ПІДРОЗДІЛІВ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Т.Є. Одаренко, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Матеріальна відповідальність підприємства в цілому і його підрозділів тісно взаємозв'язана і здійснюється на єдиній методичній основі. Економічні санкції, які пред'явлені підприємству, повинні доводитись до його підрозділів, безпосередніх винуватців щодо збитків, заподіяних стороннім контрагентам. Водночас внутрішня відповідальність має свої особливості, що суттєво впливають на її організацію. Це обмежується відносинами між підрозділами підприємства, що не є юридичними особами і власниками майна, яке перебуває в їх оперативному розпорядженні. Внутрішні відносини й адекватна їм матеріальна відповідальність частіше за все ґрунтуються не на договірній, а на плановій основі, тобто вони здійснюються в процесі виконання встановлених планових завдань і є інструментом їх реалізації.

Внутрішня матеріальна відповідальність реалізується через систему економічних претензій виробничих, обслуговуючих підрозділів і функціональних служб у випадках порушення взаємних зобов'язань. Функціонування такої системи претензій і застосування економічних санкцій потребує чіткого організаційного забезпечення. Це стосується передусім сутності, термінів і порядку пред'явлення претензій, їх розгляду, реалізації і впливу на економічні інтереси підрозділів.

Економічна відповідальність структурних підрозділів повинна ґрунтуватися на наступних положеннях:

- міра відповідальності повинна визначатися системою конкретних показників, які встановлюються відповідним підрозділам залежно від мети і задач

діяльності;

- розмір матеріальної відповідальності повинен складатися з втрат, залежних від підрозділу, якому пред'являється претензія;
- працівники підрозділу не повинні нести економічної відповідальності за упущення в роботі органів управління підприємства.

Щоб дана система стала ефективним інструментом вдосконалення методів управління виробництвом, необхідно, по-перше, здійснювати точний облік всіх прийнятих до задоволення претензій і, по-друге, забезпечити дієвість заходів по відшкодуванню збитку. Облік прийнятих до задоволення претензій здійснюється, як правило, бухгалтерією, іноді - планово-економічним відділом. Дана схема припускає взаємодію господарських центрів, що мають функціональну спрямованість діяльності. При використанні такої форми обліку прийнятих претензій корегуються показники діяльності підрозділу-винуватця у відповідності її дійсними кінцевими результатами.

Вдосконалення системи управління витратами може бути виражено в наступних заходах:

- введення книг обліку простоїв в підрозділах;
- створення спеціальних груп контролю обслуговування механізмів і устаткування;
- організація самостійного обліку і контролю власних витрат у підрозділах основного і допоміжного виробництва;
- постановка задач контролю по зниженню витрат за рахунок більш точного відображення витрат щодо відхилення від існуючих норм;
- розробка системи зацікавленості працівників у зниженні витрат через встановлення прямої залежності між величиною досягнутого зниження витрат і розміром виплачуваної підрозділу премії.

У підсумку зазначених заходів можуть бути досягнуті наступні результати: більш точний облік витрат між підрозділами і, як наслідок, правильний розподіл витрат по видах продукції; зниження навантаження бухгалтерії підприємства і, як наслідок, вивільнення тимчасових ресурсів,

необхідних для аналізу даних; кращий контроль за діяльністю підрозділів з боку керівництва підприємства.

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ЕКОНОМІКИ РЕГІОНІВ

О.П. Молчанова, *Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Положення держави у світі, її конкурентоспроможність сьогодні, напряму залежить від створення системи ефективно працюючої економіки і соціальної сфери. Інноваційний потенціал регіонального розвитку в матеріально-технічному та виробничому плані дисонує з наявним зараз стилем господарювання і методами управління. Для вирішення комплексу виниклих проблем необхідним є практичне втілення нових інноваційних підходів і розробка критеріальних механізмів стимулювання інноваційної діяльності.

Інноваційний процес як в цілому по Україні, так і в її регіонах не має чіткого структурованого плану дій, національна інноваційна система існує лише в плані теоретичних розробок. Як слід, відсутня відпрацьована схема втілення у життя наукових інновацій. Висока вартість реалізації інноваційного продукту зводить попит на інновації до мінімуму.

Чисельні дослідження стосовно пошуку дієвих методів інтенсифікації інноваційних процесів резюмують першочерговість інтелектуального капіталу перед матеріальними ресурсами. Зайняв позицію основної процентної ставки при визначенні ринкової вартості окремих товарів, підприємств і компаній саме інтелектуальний капітал підняв економіку на якісно новий рівень – «економіку, що базується на знаннях», де головна роль належить вартості створеної знаннями. За експертними оцінками вартість інтелектуального потенціалу сучасного розвинутого суспільства перевищує вартість основних фондів традиційних галузей індустрії.

Інтелектуальна еліта завжди виступала рушійною силою інноваційної діяльності, а її якісні характеристики розглядалися як визначальний фактор напрямів науково-технічного прогресу.

Управління інноваціями ще достатньо нове поняття в сфері науково-технічної, виробничо-технологічної та адміністративної управлінської діяльності. За мету управління інноваціями ставлять вирішення наступних задач:

- формування інноваційного потенціалу ринка праці і ринка навчальних послуг;
- створення ефективної багаторівневої системи інноваційного управління кадрами в рамках держави, регіону, галузі, окремих організацій для формування і ефективного функціонування якісно нового кадрового потенціалу;
- збереження елітної частини кадрового потенціалу держави шляхом реалізації інноваційно-кадрових заходів.

В нашій державі практика створення управлінських команд ще сама по собі є інноваційним проектом. Поняття «управлінської команди» сьогодні більш ідеологічне а ніж управлінське. Управлінська команда уявляє собою форму самоорганізації однодумців – професіоналів для досягнення конкретної цілі. Стратегічний лідер є зв'язкою усієї команди він виступає у ролі інтегратора діяльності команди. Отже, управлінська команда акумулює у собі інтелектуальний капітал, ініціативу, новаторство членів колективу.

Таким чином, для формування інтелектуального капіталу суспільства як базового елементу національної інноваційної системи необхідна розробка механізмів, які дозволять адаптувати вже існуючі інтелектуальні ресурси до сучасного етапу розвитку. В рамках національної інноваційної системи необхідно насамперед передбачити створення інноваційної моделі розвитку людського капіталу, для цього необхідна збалансована (різнопланова) мотиваційна база.

Механізми формування і пошук критеріїв оцінки діяльності інноваційних управлінських утворень знаходиться ще на стадії розробки і потребує спільної роботи вчених (як основних генераторів інноваційних ідей), інвестора

(фінансове підґрунтя реалізації проектів) і менеджерів (група менеджерів у складі управляючої команди).

Зацікавленість державної і міської влади у створенні сприятливих умов для появи інноваційних структур це головний стимул для формування конкурентноздатного інтелектуального капіталу в рамках національної інноваційної системи.

ГЕНДЕРНУ РІВНІСТЬ – У ПОЛІТИКУ МІСТ УКРАЇНИ

Г.Г. Фесенко, канд.філос.наук, Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Необхідність вирішення гендерних проблем визнано на державному рівні - з 1 січня 2006 року набрав чинності Закон України «Про забезпечення рівних прав та можливостей жінок та чоловіків». Слід підкреслити роль Харкова та її громади у актуалізації цього питання. Саме у нашому місті ще 16 грудня 2005 р. за активної участі місцевої громади відбулося виїзне засідання Комітету з прав людини Верховної Ради, де вперше професійно обговорювався проект цього Закону.

Сьогодні реальний стан справ щодо реалізації гендерної політики в Україні у значній мірі залежить від реалізації державної політики у містах. Оскільки особливістю історичного розвитку України є урбанізація (згідно із статистичними даними майже 70% населення держави мешкає у містах, п'ять з яких - міста-мільйонери), актуальною стає розробка відповідних соціальних проектів муніципалітетами. Нагальними стають питання включення гендерних підходів у політику міст, досягнення гендерного балансу у розробці стратегії розвитку муніципальних територій.

Аналіз існуючої практики управління в Україні свідчить, що принцип гендерної рівності недостатньо врахований сучасною управлінською стратегією розвитку міст. Органи місцевого самоврядування змушені працювати за умов

трансформації управлінської моделі, відсутності вивіrenих методик ефективного впровадження принципу гендерної рівності.

Одним із шляхів до реалізації політики рівних прав та можливостей жінок та чоловіків є залучення широкого кола громадських організацій у сферу управління та системного розвитку міст. Міські проекти (соціальні, екологічні, культурно-просвітницькі тощо) будуть більш ефективними, якщо у них задіяний колективний потенціал громад. Акумулювати інтелектуальний, творчий потенціал жіночих громад можна за рахунок використання прогресивних демократичних методик колективної роботи, що вивірені провідними країнами світу.

Науково-практичний розвиток ідеї гендерного партнерства у міських проектах України вимагає адаптації світового досвіду на національному ґрунті – політичному, соціальному, економічному тощо. Одним із перспективних напрямків реалізації гендерної стратегії може стати організація за ініціативою Асоціації міст України постійно діючої лабораторії з гендерних проблем в умовах урбанізації та відкриття постійно діючої тематичної виставки в Центрі високих технологій ХНАМГ, яка б демонструвала результати гендерного аналізу трансформації управлінської моделі міст. Такі проекти дають можливість інформувати широкі кола громадськості з результатами гендерної політики та ефективними рішеннями, налагоджувати зв'язок з представниками міської влади, встановлювати діалог між урядовими та громадськими організаціями.

ДО ПИТАННЯ ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ МІСТА

С.В. Аксьонова, *Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

За останні 17 років Харків пройшов шлях від пострадянського індустріального міста до регіонального метрополісу. І хоча місто ще залишається типовим центром індустріальної епохи з переважанням

промислової галузі вже намітилося посилення значимості сфер, що характерні для постіндустріальної епохи. Такі галузі як телекомунікації, наукомісткі технології та виробництва, бізнес-послуги високого рівня ще не складають вагомій частини у міському обсязі економіки, але потенційно мають всі шанси перетворитися в її лідерів.

Для розвитку міста сьогодні важливими є декілька факторів.

Перший фактор – посилення транспортно-географічної переваги. Для отримання цієї переваги необхідно вийти на міжнародну відкритість міста. Поява міжнародних шляхів є абсолютно необхідною умовою для регіональної та міжнародної конкурентноздатності.

Другий фактор – розвиток інноваційних функцій міста. Для міста важливо залучення проектів, що зорієнтовані на розвиток бізнесу у наукоємних галузях та управління бізнесом. Харків має вже й певний досвід, пов'язаний з роботою технопарку «Інститут монокристалів».

Третій фактор – досягнення повної стратегічної передбачуваності та прозорості міських норм, процедур та регуляцій, в першу чергу для інвесторів.

Таким чином, регіональна стратегія, спрямована на створення інвестиційної привабливості міста, є динамічним процесом. Тобто місто розвивається, змінюються умови, а з ним й мотивації інвесторів.

Сучасна стратегія залучення інвесторів має базуватися на наступних позиціях:

1. Наявність інформаційної бази даних як широкого інформаційного поля для інвестора. Задоволення потреби в інформації та прозорість інформаційного поля грають на зниження ризиків та характеризують місто з позитивного боку.
2. Формування стабільної правової бази та надання певних економічних стимулів та пільг. Водночас підкреслимо, що доступ до місцевих ринків часто для інвесторів є важливішим, ніж надання якихось окремих пільг.
3. Створення певного ділового середовища – одного з вагомих факторів впливу на інвестора. Ділове середовище формують багато факторів –

політична стабільність регіону, позиція місцевої влади по відношенню до інвесторів, ступінь розвитку інфраструктури, наявність кваліфікованої робочої сили, рівень безробіття, культурна сфера тощо.

4. Визначення перспектив та довгострокових цілей діяльності інвесторів при розробці стратегії міста.

Враховуючи вищезазначене, подальша стратегія розвитку міста повинна формуватися як комплекс взаємопов'язаних, взаємо узгоджених і послідовних заходів економічного, політичного і правового характеру, які повинні забезпечити досягнення визначених цілей.

ИНТЕГРАЛЬНАЯ ОЦЕНКА УРОВНЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ НА ПРИМЕРЕ ХАРЬКОВСКОГО РЕГИОНА

Е.А. Андренко, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Целью создания методик оценки социально-экономического развития субъектов регионов является: определение текущего состояния муниципальных образований и анализ факторов, которые влияют на это состояние; выявление потенциальных проблем, прежде чем они станут реальными; включение прогнозного анализа долгосрочных социально-экономических тенденций в бюджетный процесс; использование результатов оценки при формировании программ социально-экономического развития региона.

Большинство разработанных методик оценки базируются на сравнительном анализе социально-экономических индикаторов. По сути это показатели, которые позволяют оценить уровень благополучия (или неблагополучия) муниципальных образований, регионов и стран.

Необходимость в информации об уровне развития городских территорий в Европе привело к тому, что в 1997 года стартовал проект “Городской аудит”, цель которого обозначена как измерение качества жизни в муниципальных

образованиях Европейского союза с помощью набора относительно простых и наглядных индикаторов.

Одновременно развивалось направление, выходящее за рамки оценки городских образований и связанное с разработкой индикаторов качества жизни (ИКЖ). Например, оценка социально-экономического развития и качества жизни стран в рамках проекта “Word Competitiveness Project” основана на 323 показателях, среди которых 113 имеют синтетическую природу и оцениваются экспертами по десяти бальной шкале.

В 90-е годы приобрел популярность интегральный показатель, близкий по содержанию к индикаторам качества жизни. Его называли “индекс человеческого развития” (ИЧР). Он рассчитывается для 174 стран мира в рамках программы ООН. Развитие методики привело к разработке “индекса **регионального** человеческого развития”, который позволяет дать комплексную оценку перспектив развития, как региона, так и его районов и городов.

Госкомстатом Украины разработана методика по расчету интегральных региональных индексов человеческого развития. Система показателей человеческого развития региона построена на основе комплексной оценки девяти основных компонентов (блоков): демографическое развитие; развитие рынка труда населения; материальное благосостояние населения; условия проживания; уровень образования населения; состояние и охрана здоровья.

Примером обобщенного интегрального показателя может служить

модель, представленная формулой:
$$ИП = \sum_{k=1}^n W_k I_k ,$$

где W_k - весовой коэффициент для группового индикатора I_k . В свою очередь,

групповые индикаторы рассчитываются по формуле:
$$I_k = \sum_{i=1}^m \mu_{ki} i_{ki} ,$$

где i_{ki} - набор частных индикаторов для каждой группы с соответствующими весовыми коэффициентами μ_{ki} .

Многочисленные методики отличаются в основном количественным и качественным составом групповых, частных индикаторов, и различными

значениями весовых коэффициентов. Следует однако отметить, что до сих пор не найден оптимальный набор индикаторов для оценки качества жизни и уровня социально-экономического развития, который бы устроил всех экспертов. Кроме того, трудность использования формул (1-2) состоит в использовании весовых коэффициентов, которые, как правило, назначают эксперты. Но и они могут ошибаться, что часто приводит к искаженной информации об уровне развития региона.

Развитие информационных технологий способствовало появлению работ, в которых предлагалось вычислять интегральный индикатор развития и определять рейтинговые группы с помощью методов многомерного статистического анализа. Как показали результаты исследований, применение методов математической статистики позволяют получить научно обоснованные, достоверные результаты.

Оценка уровня социально-экономического развития муниципальных образований регионов базируется на значительном наборе показателей. Возникает необходимость в сжатии информации, т.е. описании объектов меньшим числом обобщенных показателей. Для этой цели используем метод главных компонент и оценим рейтинг районов Харьковского региона.

Линейная модель, основанная на методе главных компонент, записывается в виде

$$\mathbf{F} = \mathbf{\Lambda}^{-0.5} \cdot \mathbf{W}^T \cdot \tilde{\mathbf{I}},$$

где $\tilde{\mathbf{I}}$ - матрица исходных центрированных частных индикаторов \tilde{i}_j^k , оценивающих n субъектов (районов) региона на основе m показателей (j – номер субъекта, k – номер показателя),

$\mathbf{F} = (F_1, F_2, \dots, F_n)^T$ - центрированный и нормированный вектор-столбец некоррелированных главных компонент;

\mathbf{W}^T – транспонированная матрица, у которой элементами являются нормированные собственные вектора-столбцы $\mathbf{w}_k = (w_1^k, w_2^k, \dots, w_n^k)^T$ ковариационной матрицы \mathbf{S} , соответствующие собственным значениям λ_k ,

Λ - диагональная матрица значений λ_k . Последние определяются из уравнения $\det|S - \lambda_k E| = 0$, где E – единичная матрица.

В качестве примеров применения метода были подсчитаны первые главные компоненты и определен рейтинг районов региона по следующим направлениям:

1. Интегральный индикатор, характеризующий рынок труда.

$$F_j^1 = 0,05239 \cdot \tilde{i}_j^1 + 1,20836 \cdot \tilde{i}_j^2 + 0,48923 \cdot \tilde{i}_j^3 - 0,08332 \cdot \tilde{i}_j^4,$$

где частные индикаторы характеризуют:

\tilde{i}_j^1 - уровень экономически активного населения;

\tilde{i}_j^2 - уровень безработицы;

\tilde{i}_j^3 - нагрузка на 1 рабочее место,

\tilde{i}_j^4 - уровень занятости наемных работников.

Наиболее благоприятное положение сложилось в Харьковском, Дергачевском, Змиевском, Валковском районах. Последние места в рейтинге занимают Двуречанский, Шевченковский, Кегичевский и Боровской районы.

2. Интегральный индикатор, характеризующий уровень развития жилого фонда:

$$F_j^1 = 0,04119 \cdot \tilde{i}_j^1 + 0,165386 \cdot \tilde{i}_j^2 + 0,399606 \cdot \tilde{i}_j^3,$$

где частные индикаторы характеризуют:

i_j^1 - объем инвестиций в жилое строительство;

i_j^2 - ввод в эксплуатацию жилых домов;

i_j^3 - ввод в эксплуатацию индивидуальных жилых домов.

Наибольший уровень развития жилого фонда в Изюмском, Печенежском, Харьковском, Чугуевском районах. Последние места в рейтинге занимают Шевченковский, Зачепиловский, Барвенковский и Сахновщинский районы.

3. Интегральный индикатор, характеризующий уровень потребления энергоносителей: $F_j^1 = 13,20033 \cdot \tilde{i}_j^1 + 1,01701 \cdot \tilde{i}_j^2 + 0,85822 \cdot \tilde{i}_j^3$,

где частные индикаторы характеризуют: i_j^1 - уровень потребления топлива; i_j^2 - уровень потребления тепловой энергии ; i_j^3 - уровень потребления электроэнергии. Наибольший рейтинг потребления энергоносителей в Змиевском, Дергачевском, Балаклеевском и Чугуевском районах. Последние места в рейтинге занимают Двуречанский, Зачепиловский, Пенежский и Первомайский районы.

При помощи сравнительного анализа с использованием системы интегральных индикаторов можно глубже изучить особенности региона, обозначить его проблемы. Полученные результаты могут быть использованы при разработке стратегических планов районов и городов регионов.

РОЗБУДОВА РЕГІОНАЛЬНОЇ ІПОТЕЧНОЇ СИСТЕМИ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ РЕГІОНУ

Н.М. Богдан, *Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків вул. Революції, 12*

Поняття конкурентоспроможності регіонів нерозривно пов'язане із підвищенням їхньої інвестиційної привабливості як для залучення іноземних інвестицій, так і для міжрегіонального перерозподілу інвестиційних ресурсів.

Інвестиційний клімат будь-якої господарської системи характеризується надмірним динамізмом, постійно змінюється в кращу чи гіршу сторони. Його оцінка коливається в широкому діапазоні від сприятливого до несприятливого. Прийнято вважати, що клімат, який сприяє активній діяльності потенційних інвесторів та стимулює приплив капіталу є сприятливим. А інвестиційний клімат, який призводить до відлучення капіталу та сприяє підвищенню ризиків інвесторів, є несприятливим.

Підвищення факторів інвестиційної привабливості регіону має величезне значення для його подальшого розвитку. Розбудова ефективної системи іпотечного кредитування в регіоні сприятиме вирішенню таких завдань: залучення довгострокових фінансових ресурсів національних та

іноземних інвесторів в економіку регіону, підвищення платоспроможного попиту населення, розвитку фондового ринку та ринку фінансових послуг, а також стимулювання розвитку економіки в цілому та, зокрема, будівельної і пов'язаних з нею галузей економіки. Це означає безпосередній вплив розвитку регіонального іпотечного кредитування на підвищення інвестиційної привабливості регіону. Виявити та дослідити фактори впливу і має за мету стаття.

На рівні окремого регіону розвиток системи іпотечного кредитування повинен надати потужного поштовху розвитку регіональної економіки. Для того, щоб система іпотечного кредитування запрацювала значно ефективніше, і обсяги іпотечного кредитування збільшилися у декілька разів, треба залучити до іпотечних регіональних схем заощадження населення, а також вільні кошти небанківських фінансових структур.

Одна з найважливіших функцій іпотечного кредитування полягає в тому, що його механізм дозволяє акумулювати тимчасово вільні ресурси суб'єктів господарювання, а також заощадження населення, які вилучені з грошового обігу, і трансформувати їх у довгострокові інвестиції у зазначені сфери діяльності. При цьому відбувається мінімізація ризиків, пов'язаних з інвестуванням, оскільки іпотечні кредити забезпечені предметами застави, які можуть бути віднесені до найбільш високоліквідних (особливо це стосується квартир). Що стосується оцінки розвитку регіонів, то рівень залучення в їх економіку інвестиційних ресурсів є найважливішою характеристикою конкурентоспроможності регіону.

Сучасна організація інвестиційного процесу на регіональному рівні, підвищення інвестиційної привабливості регіону повинно спрямовуватися на основну мету регіонального економічного розвитку — поліпшення якості життя людини, а рішення житлового питання – це одне з найважливіших чинників підвищення якості життя.

Тобто зв'язок інвестиційної привабливості регіону із рівнем розвитку регіональної системи іпотечного кредитування достатньо зрозумілий. Для

активізації іпотечного кредитування треба розробити іпотечну регіональну схему із залученням додаткових кредитних ресурсів, в першу чергу – небанківських, і тоді розвитку регіональному іпотечному кредитуванню буде надано значного поштовху, а це призведе до підвищення інвестиційної привабливості регіону.

ПРОБЛЕМЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ В ОБЛАСТИ НЕДВИЖИМОСТИ И ВАРИАНТЫ ИХ РЕШЕНИЯ

И.Г. Буркун, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, Харьков, ул. Революции, 12

Развитие рынка недвижимости представляет собой основу для эффективного управления регионом и осуществляется в системе государственного управления и местного самоуправления.

Многие авторы, такие как Асаул А.Н., Брижань И.А., Моченков А., Грязнова А.Г., Федотова М.А., Бажал Ю.М., Евтеева С.А., Перелет Р.А. и другие, в своих работах уделяют внимание специфике формирования рынка недвижимости и особенностям перехода Украины на принципы устойчивого развития.

Как отмечалось ранее, развитие происходит в различных отраслях, и изменения связанные с недвижимостью осуществляются с учетом особенностей функционирования каждой конкретной страны, в частности в Украине это:

- увеличение денежной массы у некоторых категорий населения;
- неравномерное развитие административно-территориальных единиц Украины;
- стремительное развитие институтов ипотечного кредитования;
- инфляция доллара и гривны;
- рост себестоимости строительства, за счет роста на сырье и материалы;
- повышенный спрос на жилье, который превышает предложение, в том числе и за счет непропорционального распределения доходов среди населения Украины;
- отсутствие надежных тендерных рыночных инструментов выделения земли;

- образование монопольных групп на рынке недвижимости;
- невмешательство государства в процесс ценообразования и др..

Рассмотреть все вышеизложенные проблемы и пути их решения в пределах одной статьи невозможно, поэтому остановимся лишь на некоторых из них, которые напрямую или косвенно связаны с проблемами устойчивого развития городов.

Известно, что темпы экономического и социального развития страны в значительной мере зависят от качества регионального и муниципального управления, в том числе и недвижимости. В то же время, социально-экономическое состояние территорий определяет уровень жизни каждого человека и населения в целом.

В градостроительной Хартии СНГ одной из наиболее важных целей устойчивого развития городов названо комплексное развитие и экологическая реконструкция городских, сельских и других населенных пунктов, урбанизированных и межселенных территорий государств, а также улучшение жилищной обеспеченности и условий проживания населения.

Соответственно существует необходимость перехода на качественно новый этап устойчивого развития городов и, в том числе, использования новых возможностей организации и управления недвижимостью.

Городская агломерация (от лат. *agglomerare*, «присоединяю») – это компактная пространственная группировка поселений (главным образом городских), объединенных в одно целое интенсивными связями: производственными, трудовыми, культурно-бытовыми, рекреационными, инфраструктурными.

Одними из самых известных примеров таких объединений являются: скопление городов Рейнско-рурского региона в Германии, Донбасс (Донецко-Макеевская агломерация), Кузбасс и Урал – в странах СНГ, а также крупнейшая мировая агломерация – Токио-Иокагама-Кавасаки в Японии, которая объединяет около 31 млн.чел..

Ладыгина И. и Шкодовский Ю. в своей работе относительно городских агломераций отмечают, что идеи и принципы устойчивого развития городских поселений актуальны для Харькова и Харьковской области, поскольку это территория обладает историческим опытом градостроительной деятельности и богатым историко-культурным наследием. Они также отмечают, что геополитическое положение, природные условия территории современной Харьковщины способствуют процессам экономического развития, концентрации населения и строительства городских поселений.

Таким образом, мы видим, что необходимо дальнейшее проведение административно-территориальной реформы в Украине, которая была приостановлена по ряду причин, поскольку вследствие этого будет происходить постепенный переход на принципы устойчивого развития в национальном и региональном масштабе. Проблемная ситуация, которая сложилась в сфере устойчивого развития городов, может быть решена путем создание генеральных планов не только крупных городов, но и согласованных с их развитием планов малых городов, которые их окружают и претендуют на вхождение в агломерацию. Необходимо также в законодательном порядке дать определение понятия «городская агломерация». Существует потребность в разработке системы планирования и определения зон городских агломераций, также необходимо урегулировать вопросы относительно функционирования рынка земли и процесса ее резервирования под строительство социального и доступного жилья с вариантом финансирования этих программ из государственных резервов.

ДО ПИТАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МІСТА

О.С. Зарубіна, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

На сьогоднішній день органи місцевого самоврядування в Україні офіційно отримали певні повноваження щодо будівництва, утримання та фінансування інфраструктури. Проте, як і в інших країнах світу, потреби

капітального інвестування перевищують наявні поточні ресурси у більшості міст України. Тому у жодній країні Заходу органи місцевого самоврядування не покладаються на фінансування капітальних проектів лише з власних доходів. Враховуючи вищевикладене, містам України теж доведеться виходити на ринок фінансових ресурсів для розбудови інфраструктури та інвестування у об'єкти життєзабезпечення. З цією метою органи місцевого самоврядування повинні спрямувати свою увагу на п'ять основних сфер, якими цікавляться потенційні інвестори та кредитори:

1. Керівництво (лідерство).
2. Фінансова спроможність.
3. Орієнтація на якість надання послуг.
4. Розвиток економіки та інфраструктури.
5. Залучення громадськості.

Керівництво є важливим чинником, оскільки воно впливає на всі аспекти управління містом та його розвитку. Кредитори наврядчи будуть інвестувати в міста з серйозними недоліками в управлінні та розвитку. При проведенні оцінки керівництва звертається увага на апарат міського голови, виконавчий комітет, міську раду та постійні комісії. Також оцінюються бюджетні підрозділи та підрозділи, що відповідають за надання комунальних послуг, та їх керівництво, а також керівництво в бізнесових та громадських організаціях.

Фінансова спроможність є критичною категорією, оскільки вона особливо стосується здатності міста подавати заявки на позики, контролювати, керувати та – що найголовніше – повертати їх. Проводиться оцінка трьох фундаментальних аспектів фінансової спряможності:

- діяльність фінансового управління – відповідність штату працівників, бюджету, фінансових систем та їх оснащення; використання аудиту для покращення управлінських показників;
- наявність фінансової інформації – в якій мірі фінансова інформація представлена в аналітичному форматі і використовується для прийняття рішень керівництвом;

- управління бюджетом – включає забезпечення надходження коштів, контроль за витратами, управління бюджетним дефіцитом і позиками.

Іншими показниками, які можуть представляти інтерес для закордонних кредиторів, є: місцеві податки і збори, борг, включно з заборгованістю за минулі періоди, наявність боргів перед бюджетами вищих рівнів, взаємозаліки та неготівкові платежі, приклад досвіду у збільшенні доходів з власних джерел.

Орієнтація на надання послуг – оцінка ступеня орієнтування на споживачів при наданні наявних комунальних послуг з залученням мешканців до цього процесу.

Оцінка залучення громадськості повинна зосереджуватися на роботі міської адміністрації та міської ради, як активно і відверто спілкуються з мешканцями посадові особи міста та міська рада (висвітлення питань в засобах масової інформації, опитування громадської думки, інтерв'ю, «гарячі телефонні лінії» та референдуми), а також оцінюється наскільки прозорою є інформації.

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕКОНСТРУКЦИИ СТАРОЙ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ С УЧЕТОМ ПРИМЕНЕНИЯ ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩИХ ТЕХНОЛОГИЙ

А.И. Юдин, канд. техн. наук, С.А. Россохин

*Харьковская национальная академия городского хозяйства
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12*

Одну из проблем реконструкции объектов недвижимости можно определить как комплекс организационно-экономических и технических мероприятий, направленных на устранение различного вида износа застройки в целом или отдельных ее элементов. В этом случае оценка реконструируемых объектов недвижимости должна предусматривать поэтапное определение потребительской стоимости объекта недвижимости по технико-экономическим параметрам, характеризующим функциональность любой комфортабельности объекта в соответствии с современными требованиями, социально-экономическими, энерго- и ресурсосберегающими технологиями,

законодательными и рыночными условиями, определения затрат на проведение реконструкции как исследований изменения определенных технико-экономических характеристик объекта в соответствии с целями реконструкции и учетом энергосберегающих технологий.

Среди целей реконструкции могут быть: снижение теплопотерь здания, реконструкция исторической улицы, восстановление главных и второстепенных ее объектов, инфраструктуры в соответствии с современными требованиями, развитие транспорта и пешеходных зон и т.д.

В данном случае проводимая оценка объектов недвижимости должна обеспечить решение следующих задач:

- определение степени эффективности использования объекта недвижимости;
- анализ экономической целесообразности, социально-экономических и градостроительных последствий проведения реконструкции, а также энергосберегающих показателей;
- оценка вариантов осуществления работ;
- разработка технико-экономического обоснования развития объекта;
- определение возможности привлечения частных инвесторов к участию в затратах на реконструкцию и эксплуатационных расходах после проведения реконструкции.

Критериями оценки при этом могут послужить: оценка функциональности; энергосбережения; функционально-планировочная организация; санитарно-гигиенические характеристики; оценка уровня инженерного благоустройства; уровень сервисно-бытового обслуживания; архитектурная организация; остаточный срок службы здания; технологичность и надежность; экономические критерии; затраты на проведение реконструкции; эксплуатационные затраты; сроки проведения реконструкции; доходность эксплуатации после реконструкции; эффективность реконструкции.

Процесс управления городской недвижимостью требует разработки научно-обоснованных подходов к решению задач, направленных на сохранение,

восстановление и модернизацию, а также распределение объектов жилой городской застройки. Большую роль при постановке данной проблемы играет оценка объектов недвижимости. При этом процесс оценки должен представляться в виде тщательных исследований и анализа самого объекта недвижимости и факторов окружающей среды с целью выявления характеристик, определяющих ценность объекта недвижимости в городской среде и его потребительскую стоимость.

Результаты исследований позволят определить реальную стоимость объектов недвижимости с учетом потенциальных возможностей его использования для более обоснованного и комплексного подхода к регулированию отдельных процессов воспроизводства жилья: финансирования, инвестирования, строительства, реконструкции, распределения и эксплуатации.

Оценка реконструируемых объектов недвижимости в совокупности с анализом инвестиционно-финансовой сферы городской среды играет большую роль в получении необходимой информационной базы при решении градостроительных задач. Результаты проведения оценки позволят самим инвесторам получить необходимые данные для принятия инвестиционных решений и их анализа.

АНАЛІЗ ДИНАМІКИ ЦІН РИНКУ НЕРУХОМОСТІ ХАРКІВСЬКОГО РЕГІОНУ І ПРОГНОЗ НА 2008-2010 РОКИ

Н.В. Шокурова, *Харківська національна академія міського господарства
6100,2 Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

У спеціалізованих економічних виданнях та інших ЗМІ регулярно з'являються статті з суперечливим аналізом поточного стану та прогнозних тенденцій кон'юнктури ринку. Проводячи аналогії з американським ринком нерухомості автори не враховують сформовану ситуацію на українському ринку нерухомості, що обумовлена, насамперед, дефіцитом житлової нерухомості, значним незадоволенням попитом, а також, не дивлячись на щорічно зростаючі обсяги іпотечного кредитування, загальний обсяг виданих

кредитів становить не більше 3 % українського ВВП (для порівняння, у США – 70 %).

Отже, метою наших досліджень є виокремлення цінового діапазону на ринку нерухомості Харківського регіону.

Станом на кінець грудня 2006 року середня вартість одного квадратного метру нерухомості у м. Харкові склала 1 381,0 дол. США, що на 0,2% менше ніж на кінець листопада 2006 року (проте протягом 2006 року темп зростання цін становив 25%).

Найбільш стрімко ціни зростали в районах поруч зі станціями метро на однокімнатні квартири в багатоповерхівках сучасної побудови та на квартири у центрі міста (мікрорайони Нагірний, Держпром, Наукова та Соснова Гірка). Найбільш стрімко ціни зростали з початку липня і до кінця вересня. Протягом 2006 року темп зростання цін у даних районах склав 30-35% та станом на кінець грудня 2006 року середня вартість квадратного метра у даних районах склала 1 450,0-1 550,0 дол. США.

На однокімнатні квартири у районах, приближених до центру (П. Поле, пл. Повстання, ст. метро «Спортивна») темп росту цін склав 35% (середня ціна квадратного метру на кінець 2006 року - 1 350,0 дол. США), у віддалених спальних районах (Олексіївка, Салтівка, Н.Дома та Одеська) зростання цін на нерухомість склало близько 34% (середня вартість одного квадратного метра - 1 050,0 дол. США).

На вторинному ринку житлової нерухомості м. Харкова в 2007 році в більшості місяців панував затишок, невеликі сплески ділової активності в березні, квітні, липні перемінювалися місяцями цілковитого "штилю". Така ситуація на ринку нерухомості була обумовлена політичною кризою, що насамперед загострилася, і загальною економічною ситуацією в країні.

Нами проведений аналіз пропозицій на продаж 1-3 кімн. у м. Харкові у 2007 році. Проведений аналіз показує, що перше півріччя 2007 року не було стабільним у напрямі руху, як величини пропозиції, так і цін.

Вартість 1 кв. метра в 1-кімнатних квартирах була максимальною в

листопаді (1 180 дол. США), мінімальною – в серпні (1115,9 дол. США). У 2-кімнатних квартирах максимальне значення вартості за 1 кв. метр було зафіксовано в липні (1286,7 дол. США), мінімальне значення припало на вересень (1070,0 дол. США). У 3-кімнатних квартирах мінімум довівся, як і в 2-кімнатних, на вересень (961 дол. США), але останні три місяці середнє значення вартості стійко росло і в грудні склало найбільшу величину за досліджуваний період (1170,0 дол. США).

Прості арифметичні дії дозволяють нам стверджувати, що за минулі півроку середні ціни на квартири коливалися в діапазоні, що не перевищує 5-6% для 1-кімнатних квартир і 17-18% для 2-х і 3-х кімнатних. Для багатьох країн така величина коливань могла б привести до масштабної кризи економіки. Для нашого ринку – це типові коливання. Виходячи з того, що абсолютні цифри вартості квартир досягли вже такого високого рівня, коли вже не видно, куди і за рахунок яких покупців ціна може зростати, ми схилиємося до думки, що у найближчий час нас чекає стабілізація цін на поточному рівні. Можливо, з коливаннями на рівні 15-20%.

Окремо слід зазначити зниження купівельного попиту на квартири в поточний період. Ми вважаємо, що саме це зниження і дає підставу багатьом аналітикам стверджувати про початок обвалу цін. Проте, на думку автора, для серйозного зниження вартості повинна також істотно зрости пропозиція квартир на продаж. А пропозиція поки знаходиться на дуже низькому рівні. Вважаємо, що на даному етапі можна говорити лише про прагнення до відновлення балансу попиту – пропозиції, для повного відновлення якого, на нашу думку, знадобиться не менш ніж півроку, а, швидше за все, навіть більше.

В 2008 році ринок нерухомості м. Харкова буде залежати, насамперед, від економічної й політичної ситуації в нашій країні. А також від зміни умов іпотечних програм більшості банків, але навіть при самих несприятливих сценаріях істотного зниження цін навряд чи варто очікувати, як видно, ціни на вторинне житло в наступному році будуть зростати порівняно інфляції на 10-15%.

Проте ми прогнозуємо стабільність ринку житлової нерухомості України до 2010 року. На думку автора, у Харкові будуть продовжувати зростати ціни на елітне житло, у той час як на застарілий житловий фонд вони можуть знижуватися приблизно на 2-3% на місяць.

Автор пов'язує зростання цін у преміум-сегменті з колосальним дефіцитом такого житла, за нашими прогнозами, ця частина ринку може наповнитися лише в 2010 році.

ПРО ДЕЯКІ АСПЕКТИ ІНФОРМАЦІЙНО – АНАЛІТИЧНОЇ БАЗИ РЕГІОНАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ

С.Б. Тимофієва, С.М.Власенко, К.В. Геращенко

*Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Розв'язання загальної проблеми управління регіональним розвитком в Україні спирається на повне й адекватне відображення економічної та соціальної динаміки у кожній окремо визначеній одиниці системи адміністративно-територіального устрою на основі відповідних критеріїв, прийнятних у країні. Саме тому виникає гостра необхідність удосконалення методологічних положень створення інформаційно-аналітичної системи моніторингу соціально-економічних показників регіонального розвитку.

Сьогодні недостатньо розробленими залишаються блоки природно-ресурсного потенціалу та економічного розвитку, незважаючи на те, що, крім офіційних методик⁵, існує багато інших розробок і підходів до оцінки соціально-економічного розвитку регіонів як вітчизняних, так і зарубіжних вчених.

При розробці виваженої регіональної політики, стратегії економічного та соціального розвитку регіону як на центральному, так і на місцевому рівнях є необхідною статистична інформація, яка б відображала нерівномірність розвитку регіонів і давала змогу аналізувати нинішню ситуацію та відстежувати результати впровадження комплексу державної політики.

Для місцевої влади важливу роль при розробці соціально-економічного розвитку регіонів відіграє інформація, яку в Україні виробляють такі агенції:

- територіальні органи державної статистики;
- адміністративні джерела;
- інші органи, які забезпечують інформацію про структуру бюджетів регіонів тощо.

Кожен з них створює свій портрет регіону, але через особливості даних інститутів створені ними моделі істотно відрізняються. Так модель „Регіон - наука” будується на основі нормативних теорій та даних моделі „регіон – статистика” й не здійснює прямого впливу на розвиток регіону. Сильною стороною такої моделі є її системність, слабкою – зайва абстрактність, недоврахування обмежень статистики.

Модель „Регіон статистика” є зведення та систематизація даних про соціально-економічні процеси в регіоні.

Модель „Регіон – адміністрація” спирається на знання оперативної ситуації і працює у реальному часі. Дана модель може використовувати рекомендації моделі „Регіон – наука”, спиратися на модель „Регіон - -статистика”.

Оскільки кожна з моделей працює автономно, необхідно знайти шляхи тіснішої координації і ефективної співпраці науки, головних управлінь статистики в регіоні та регіональних органів державного управління, що збагатить і доповнить результати їх автономного функціонування.

Незважаючи на те, що регіональним оцінкам соціально-економічного розвитку в Україні надається дедалі більшого значення і постійно проводиться робота з подальшого збалансування соціально-економічних показників, використання такої оцінки на практиці виявлено деякі принципові недоліки. Тому доцільно продовжувати роботу щодо удосконалення системи показників соціально-економічного розвитку регіонів з урахуванням методичних рекомендацій для формування регіональної стратегії розвитку, розглядати питання про використання показника валового регіонального продукту як інтегрованого показника соціально-економічного розвитку регіонів.

Сьогодні розвиток системи регіональних рахунків в Україні пов’язаний з підвищеною заінтересованістю в цій інформації практично всіх груп

користувачів. Саме тому в рамках Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року основними напрямками використання регіональних рахунків визначено:

- удосконалення законодавчої бази з регіональних питань;
- підготовку і проведення адміністративно-територіальної реформи;
- відстежування динаміки соціально-економічного стану регіону;
- оцінку діяльності місцевих органів влади;
- проведення різних моніторингів та рейтингів.

Проблема інформаційного забезпечення регіонального розвитку є надзвичайно важливою для регіонів України. Тому створення державних та регіональних інформаційних систем має стати базою вибору напрямів підвищення конкурентоспроможності регіонів.

ДО ПИТАННЯ ПРО ЕФЕКТИВНІСТЬ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ В УМОВАХ СУЧАСНОГО МІСТА

С.Б.Тимофієва, Ю.Г. Ільяшенко, О.О. Нечипорук, *Харківська національна академія міського господарства*

61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

В сучасних умовах швидкого зростання міст актуальним постає питання раціонального землекористування, а враховуючи те, що Україна володіє колосальними земельними ресурсами, першочерговим завданням системи управління земельними ресурсами є оптимізація землекористування, що ґрунтується на інтегрованих соціально-економічних та природоохоронних чинниках і критеріях.

Серед земель населених пунктів особливий характер має використання земель міст, бо земля виступає як просторовий операційний базис для розміщення об'єктів будівництва, хоч не виключається її використання як головного засобу виробництва в сільському і лісовому господарстві. Забезпечення ефективного землекористування в містах пов'язано вирішенні

комплексу питань: науково обґрунтованого перерозподілу земель між різними формами власності; забезпечення рівноправності всіх форм власності на землю і господарювання на ній; затвердження Верховною Радою України Загальнодержавної програми використання та охорони земель та Державної програми розвитку земельних відносин і т.д.

Виходячи з цього постає питання управління забудовою в містах з метою найбільших задоволення запитів населення, яке там проживає.

Питомі показники використання міських земель за областями, що варіюються: від 149 м²/чол. у Черкаській до 524 м²/чол. та інші розрахунки показують, що територіальні резерви міст України становлять 0,4-0,5 млн. га. і їх раціональне використання дозволить істотно зменшити територіальний розвиток міських поселень і зекономити сільськогосподарські угіддя. Тому необхідне проведення інвентаризації земель у населених пунктах за цільовим призначенням, що дозволить виявити вільні ділянки, а також ділянки, які не використовуються за призначенням.

Необхідним є надання інвесторам достовірної земельно-кадастрової і містобудівної інформації для обґрунтованого формування своїх намірів щодо найбільш ефективних капіталовкладень в землю населених пунктів.

Ще однією проблемою постає ліквідація диспропорцій у забудові міст.

Одним з основних напрямків економічного регулювання екологобезпечного, раціонального землекористування є його платність, а кошти, отримані від продажу земельних ділянок повинні використовуватися для реалізації програм соціально-економічного розвитку міста.

Недосконалість системи обліку призводить до того, що деякі землеволодіння залишаються поза оподаткуванням, що має негативне значення для подальшого економічного розвитку міст.

Земельний аукціон - це ще одне джерело надходження коштів від надання у користування або відчуження у власність земельних ділянок на засадах змагальності фізичним та юридичним особам. Вони мають проводитися на

засадах відкритої конкуренції, охоплювати якнайширшу територію та залучати більшу кількість учасників і т.д.

Найбільш важливим у зміні цього становища повинно стати значне коригування законодавства, через розробку і затвердження місцевих правил використання і забудови території. Тож проблеми реформування земельних відносин міської території є зараз дуже актуальними.

Таким чином, нові земельні відносини в населених пунктах повинні базуватись на визнанні за суспільством в особі загальнодержавних або місцевих органів влади права контролювати власників землі стосовно характеру використання належних їм земельних ділянок, збереження і підвищення цінності землі і об'єктів нерухомості на ній, ріст інвестицій, поповнення надходжень до місцевих бюджетів, підвищення рівню ефективності їх використання тощо.

ПІДГОТОВКА, ПЕРЕПІДГОТОВКА Й ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ УПРАВЛІНСЬКОГО ПЕРСОНАЛУ ДЛЯ СФЕРИ ІННОВАЦІЙНОГО Й НОВАТОРСЬКОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА

В.С. Шевченко, *Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Аналізуються існуючі методології й інструментарій підготовки, перепідготовки й підвищення кваліфікації управлінських кадрів у сфері інноваційного підприємництва й можливість використання цих методів для управління персоналом на інноваційних підприємствах регіону.

Процеси інтеграції й глобалізації, що відбуваються в цей час в Україні дозволяють говорити не тільки про їхню інноваційну спрямованість, але й трансформації факторів, що обумовлюють дієвість цих процесів. Людські й інтелектуальні ресурси являються одним із ключових факторів, вплив яких важко переоцінити. Це зумовлює підвищення уваги до управління людьми й визначає формування нових пріоритетів.

Впровадження нових технологій жадає від вищого керівництва роботи над стратегією технологічного розвитку регіону, компанії, фірми. Технологічні інновації в сучасному виробництві носять безперервний характер, що веде до заміни нормативного підходу до розробки стратегії процедурним.

Зазначені тенденції визначають нові вимоги до підготовки управлінських кадрів. Основними "замовниками" для підсистеми "освіта" повинні стати елементи системи: "Освіта - Наука - Підприємництво - Політичне управління технологічною діяльністю".

Ряд організаційних заходів спрямований на те, щоб підвищити коефіцієнт застосування знань, отриманих на курсах підвищення кваліфікації. Щоб підвищити коефіцієнт віддачі знань організують спільні заняття керуючих різних рівнів. Спільні заняття поліпшують двосторонні зв'язки керуючих з підлеглими.

Основними формами підвищення кваліфікації керуючих у компаніях є стаціонарні курси з відривом від роботи, вечірні курси й заняття з викладачами в робочий час.

ПРОБЛЕМА УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ГОСПОДАРЮВАННЯ І УПРАВЛІННЯ

С.І. Штефан, *Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Найактуальнішою проблемою державної економічної політики є її здатність забезпечувати умови стабільного економічного розвитку. Це єдиний шлях для підвищення рівня споживання матеріальних благ і задоволення постійно зростаючих людських потреб при обмежених економічних ресурсах. Вирішення цієї проблеми є настільки важливим, що її без перебільшення можна визначити як фундаментальну.

Дослідники проблеми завжди приділяють значну увагу механізму функціонування і розвитку економіки, тому що він являється найбільш

динамічною складовою економічної системи. Змінюючи та удосконалюючи господарський механізм можливо швидко реалізувати назрілі потреби суспільства, розвитку господарства, підвищення його ефективності, а тим самим розв'язання складних соціально-економічних проблем.

Господарський механізм – це функціональна сторона виробничих відносин. Господарський механізм – це спосіб організації та управління виробництвом з притаманними йому формами, методами і засобами, які реалізують соціально-економічні, організаційно-економічні та науково-технологічні принципи й відносини в реалізації економічних інтересів і потреб.

Якість механізму господарювання, і зокрема управління, ступінь його досконалості і дієвості залежить від об'єктивних економічних факторів і від наукової обґрунтованості економічної політики держави, рівня професійної підготовки господарських і управлінських кадрів на загальнодержавному і місцевих рівнях, від того, чи здатні вони своєчасно виявляти і об'єктивно оцінювати найбільш істотні зв'язки і тенденції розвитку економіки. Реалізації цього завдання служить багатий арсенал методів управління, за допомогою яких здійснюється вплив на суб'єктів господарювання. Ці методи можуть мати формальний або неформальний (реальний) вплив. Складність сучасного управління полягає в тому, щоб утверджувався неформальний, реальний стиль управління, спрямований на досягнення реальних соціально-економічних результатів (кількісних і якісних), щоб у процесі управління використовувалися, насамперед економічні, тобто ринкові методи. Разом з тим важливо застосовувати організаційні, адміністративні методи. На постіндустріальному етапі цивілізації зростає роль соціально-психологічних методів управління. Глибокий аналіз методів управління, їх відповідності змінам в економічній сфері, удосконалення на цій основі системи господарювання і управління є необхідною умовою ефективності господарської діяльності, досягнення економічних цілей.

Для сучасної української економіки є характерними істотні зміни в структурі суб'єктів ринку, що визначає поєднання ринкового механізму з державним і корпоративним регулюванням. Це пояснює той факт, що сучасна економіка виступає як змішана – і за формою власності, і за організацією підприємницької діяльності, відповідно механізм господарювання є не суто ринковим, не суто конкурентним, а змішаним. Коли ринок не є універсальним, то мають бути також інші засоби впливу на економіку, які долають обмеженість ринкового механізму. І тут проявляється важлива роль держави в регулюванні пропорцій відтворення, використовуючи при цьому прямі (державні замовлення, інвестиції, закупівлі, розвиток наукомістких галузей тощо) і непрямі методи (податкова політика, митна, кредитна тощо).

Величезна роль держави у свідомому регулюванні трудових відносин праці і капіталу, зайнятості через інвестиції, структурні зміни і стимулювання зайнятості. Держава використовує неринкові механізми розподілу й перерозподілу для соціального забезпечення населення, здійснює і економічну, і фінансово-бюджетну, і грошово-кредитну політику. Водночас розвиваються й ті неринкові відносини, що не пов'язані з економічною діяльністю держави. Це – насамперед розвиток творчої праці та збільшення вільного часу, що забезпечує всебічний розвиток людини.

Існуючі реалії відкидають спрощене розуміння рівнів і механізмів регулювання складного економічного механізму, динамічного за своєю природою. У контексті вирішення задач соціально-економічного розвитку країни все більшого значення набуває місцеве самоврядування.

Найбільше питань з погляду підвищення ефективності господарювання на місцях викликає формування комунальної форми власності, крім іншого, ця необхідність зумовлена потребою запобігання надмірній концентрації управлінських ресурсів на державному рівні. Особливо гострим питанням залишається розподіл виробничих і невиробничих суб'єктів між власне державним і комунальним секторами економіки.

Головною проблемою інституційного забезпечення державної регіональної політики України є несформованість системи інституцій (органів, установ), здатних у взаємодії і координації здійснювати ефективну реалізацію завдань державної регіональної політики.

При центральному органі виконавчої влади з питань регіональної політики та місцевого самоврядування доцільно мати науково-аналітичну установу, яка б проводила різноаспектний комплексний моніторинг тенденцій та проблем соціально-економічного розвитку регіонів, обґрунтування механізмів державної регіональної політики тощо. В Україні така інституція може бути створена або визначена серед існуючих наукових і науково-аналітичних закладів із відповідною зміною її організаційної структури та фінансового забезпечення.

Вирішуючи проблеми загальної політики регулювання соціально-економічного розвитку країни і конкретного регіону, слід урахувати той факт, що вона тісно переплітається з іншими її складовими.

МЕТОДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

С.І. Штефан, І.А. Юрашкевич, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Ефективність державного управління залежить від спроможності влади знайти оптимальне співвідношення між централізацією та децентралізацією. Посилення централізації надає змогу безпосередньо керувати процесом реалізації політики держави, скоріше втілювати її у життя. Але виникає загроза зростання опору територіальних громад в наслідок недостатнього врахування їх інтересів, зведення нанівець переваг централізованого регулювання.

Надання великих повноважень регіональній владі сприяє активізації творчого потенціалу громади, виявленню резервів стійкого розвитку регіону за умови її спроможності забезпечити співпрацю різних верств населення. Але зростає імовірність ігнорування інтересів держави та надання переваги власним

інтересам не тільки громади, а й особисто керівників регіону. Тому необхідно забезпечити розподіл інтересів, який сприятиме стрімкому соціально-економічному розвитку як окремого регіону, так і всієї держави.

Існують різні підходи до визначення сутності державної регіональної політики та її співвідношення з політикою регіонів. За одним з таких підходів виділяють два аспекти регіональної політики держави:

- державне регулювання розвитку територій відповідно загальнодержавним інтересам;

- політика регіонів, яка орієнтована на досягнення регіональних цілей з використання ресурсів регіонів.

Безперечно політика регіонів має формуватись з урахуванням загальнодержавних цілей, являти собою “своєрідний компроміс між регіональними інтересами держави і місцевими інтересами самих регіонів”.

Головні завдання політики регіонів витікають з необхідності реалізації основних принципів економічної самостійності регіонів: самовідтворення, самозабезпечення, самофінансування та саморегулювання. Тобто, саме на регіональному рівні мають вирішуватись проблеми:

- раціонального природокористування та відтворення екосистеми регіону;

- формування економічного потенціалу, здатного забезпечити необхідний рівень соціально-економічного розвитку регіону;

- зменшення розбіжності між соціально-економічним розвитком у містах та районах області;

- забезпечення фінансових результатів діяльності господарського комплексу регіону, необхідних для розвитку економічного потенціалу, та розширення можливостей використання зовнішніх джерел фінансування;

- вдосконалення механізму державного регулювання на регіональному рівні, об'єднання зусиль влади, бізнесу і громади для забезпечення європейських стандартів життя населення регіонів.

Більшість авторів вважає, що під методами державного регулювання слід розуміти цілеспрямований вплив держави на “ сферу підприємництва,

інфраструктуру ринку, некомерційний сектор економіки ” з метою забезпечення їх діяльності відповідно економічній політиці держави.

Форми впливу, засоби та інструменти можуть бути різноманітними. Їх класифікація здійснюється за різними критеріями. Всі вчені одностайні лише у виділенні адміністративних та економічних методів державного управління. З інших позицій, які стосуються переліку критеріїв класифікації, віднесення певних методів до тієї чи іншої групи або способів впливу до методів чи інструментів, існують розбіжності у поглядах.

Так, С.М. Чистов вважає доцільним розподіляти методи впливу за двома ознаками: формами впливу (прямі, опосередковані) та засобами впливу (правові, адміністративні, економічні, пропагандистські). При цьому він відзначає, що деякі автори відносять до методів донорські та протекціоністські інструменти. Дійсно, І.Р.Міхасюк та інші фахівці виділяють чотири основні методи впливу на господарську діяльність: адміністративні, економічні, донорські, протекціоністські.

Подібної позиції щодо критеріїв класифікацій дотримуються Добровольська О.П. та Добровольський А.П. Але вони виділяють серед засобів впливу лише три методи: правові, адміністративні та економічні.

До цих трьох методів Швайка Л.А. додає специфічні, до яких відносить “прогнозування, програмування, планування, переконання громадськості”.

Дещо більший набір критеріїв використовує В.Я. Малиновський за функціональним змістом (адміністративні, економічні, правові, соціально-психологічні); за спрямованістю впливу (в залежності від рівня та об’єкту управління); за організаційними формами (тип впливу, спосіб його здійснення та ін.); за характером впливу (прямої чи непрямої дії). Крім того він відзначає, що в залежності від механізму впливу слід виділити позитивні (стимулюючі) методи та негативні (примусові).

Економічні методи державного регулювання переважно впливають на суб’єкти господарювання опосередковано, створюючи передумови для ефективної діяльності, участі у реалізації стратегії розвитку країни, регіону за

допомогою фінансово-економічних важелів. Найбільш розповсюджені інструменти економічного регулювання: бюджетна, грошово-кредитна, податкова, цінова політика, індикативне планування, стимулювання чи обмеження та ін.

Різні методи управління мають використовуватись системно, бо вони взаємопов'язані. Адміністративні методи базуються на законодавчо врегульованих державно - управлінських відносинах, можуть використовуватись для регулювання деяких видів економічної діяльності для підсилення дії економічних засобів і навпаки. Певні економічні заходи доповнюють та підкріплюють дію адміністративних методів, а використання економічних методів у багатьох випадках потребує законодавчої підтримки.

Отже, важливим інструментом державного регулювання і в ринкових умовах залишається планування, але з директивного воно перетворюється на індикативне. Саме завдяки плануванню можливо спрямувати діяльність регіонів та окремих суб'єктів господарювання на досягнення стратегічних цілей держави. Тому варто приділити особливу увагу використанню існуючого в світі та іншій країні досвіду розробки державних планів та адаптації планування до сучасних вимог.

ТОВАРИЩЕСТВО СОБСТВЕННИКОВ ЖИЛЬЯ, КАК НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНАЯ ИЗ ИЗВЕСТНЫХ ТИПОВ УПРАВЛЯЮЩИХ КОМПАНИЙ

Л.А. Шутова, канд.экон.наук, С.А. Шутов

*Московский институт коммунального хозяйства и строительства
109029, Россия, г. Москва, ул. Средняя Калитниковская, 30*

Общеизвестно, что организация управления и эксплуатации жилищного фонда на территории Российской Федерации является неэффективной и, как правило, совершенно не удовлетворяет собственников и нанимателей жилья, с одной стороны, поставщиков коммунальных услуг, органы публичной власти и всех прочих участников процесса – с другой стороны. Несмотря на то, что

отношения собственности в этой сфере начали меняться одними из первых (приватизация жилья началась еще в 1991 г.), на практике это почти не повлияло на системы управления и эксплуатации жилищным фондом. Управление осуществлялось в условиях отсутствия четкого и последовательного федерального регулирования, а зачастую – и в нарушение существовавшего законодательства. Основной проблемой все это время оставалось и остается управление многоквартирными жилыми комплексами. В силу особенностей градостроительной, жилищной и социальной политики советского периода именно этот тип жилой застройки является преобладающим в большинстве городов и поселков городского типа; в домах такого типа живет значительная часть населения России.

Проблемы, препятствующие массовому созданию и успешному функционированию товариществ собственников жилья, а также приходы на рынок управления жилыми комплексами частных компаний, можно разделить на несколько групп:

1. проблемы правового обеспечения (в первую очередь, на уровне федерального законодательства)
2. проблемы государственной поддержки и методического обеспечения создания и деятельности ТСЖ и частных управляющих компаний
3. организационные и иные проблемы (включая подготовку кадров, формирование общественного сознания и др.)

Сегодня на наш взгляд, гораздо более привлекательным является организация квартального Товарищества собственников жилья. Особенно это может развиваться в тех городах, где широким фронтом идет реконструкция и новое строительство, как, например, в Москве, др. А с учетом возросшего интереса у домовладельцев к строительству мансард потребность в ТСЖ как инструменте также будет расти.

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МУНІЦИПАЛЬНИХ УТВОРЕНЬ В УКРАЇНІ

С.М. Сергієнко, *Інститут регіональних досліджень НАН України*

79026, Україна, м. Львів, вул. Козельницька, 4

Актуалізація наукових досліджень особливостей розвитку муніципальних утворень в Україні пов'язана з необхідністю вдосконалення муніципальної політики країни метою якої є підвищення ролі місцевої влади у вирішенні проблем соціально-економічного розвитку територіальних систем. Муніципальне утворення, зазвичай, розглядають як: соціум, середовище життєдіяльності; суб'єкт економічної діяльності та інститут муніципального управління. Муніципальна організація простору життєдіяльності передбачає зміну в методології і технології муніципального управління територіальними системами, яке базується на відповідному рівні самостійності у прийнятті управлінських рішень. І оскільки система управлінської вертикалі має муніципальний рівень управління, то суспільно-територіальні системи, які займають відповідну сходинку в ієрархічній структурі суспільно-територіальних систем стають особливим об'єктом наукових досліджень.

Проблематика розвитку муніципальних утворень активізувалась в Україні в період активного обговорення адміністративно-територіальної реформи і стала предметом політичних дискусій і наукових пошуків вітчизняних вчених: Амоші О.М., Мельник А.Ф., Кириленко О.П., Бистрякова І.М., Боровської О.Ю., Малиновського В.Я., Смирнова І.Г., Маматова Т.В. та багатьох інших.

До проблем управління соціально-економічним розвитком муніципальних систем слід віднести: проблеми правового статусу міст та інших муніципальних утворень; врахування тенденцій посилення нерівномірності розвитку в системах міст; проблеми сільських муніципальних утворень; надмірна централізація влади і політична нестабільність, яка стає фактором невизначеності у взаємовідносинах «центр-регіон-муніципальне утворення»;

протиріччя у формуванні та використанні муніципальної власності; забезпечення фінансової стійкості місцевих бюджетів; слабкий рівень соціальної інтеграції населення тощо. Наявність вказаних проблем зумовлює вибір напрямів доопрацювання методологічних засад муніципальної політики та розробки і запровадження у практику реально діючих механізмів регулювання цих процесів.

Прогресивний розвиток муніципальних утворень потребує, насамперед, вдосконалення нормативно-правової бази муніципального управління, що дозволить в повній мірі використати переваги місцевого самоврядування, сприятиме підвищенню ефективності функціонування ринку муніципальних послуг і нарощенню ресурсного потенціалу муніципальних утворень.

Обґрунтовуючи перспективи процесів муніципалізації в Україні, доходимо висновку, що розвиток муніципальних утворень потребує значної диверсифікації методів, важелів та інструментів механізму управління розвитком муніципальних утворень, основними дієвими особами яких є органи муніципального управління, приватний бізнес і територіальні громади. Окрім загальновизнаних напрямів удосконалення муніципального менеджменту в Україні слід запроваджувати організаційні та економічні механізми із світового досвіду. Зокрема, в сфері реалізації активної політики місцевої влади щодо розвитку підприємництва, доцільно звернути увагу на канадський та європейський досвід створення «зон поліпшення бізнесу», які сприяють розширенню партнерських відносин між бізнесовими структурами, а також між всіма власниками нерухомості, що знаходиться на території зони; польський досвід формування ринку муніципальних облігацій, що вирішують проблему покращення фінансування капітальних витрат та інші.

СЕКЦИЯ 2

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ИНФОРМАЦИОННЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ.

ОСОБЕННОСТИ И ЗАДАЧИ МОНИТОРИНГА РЕФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

В.Т. Семенов, профессор, В.М. Прасол

*Харьковская национальная академия городского хозяйства
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12*

Главная цель реформирования жилищно-коммунального хозяйства — обеспечение комфортного и безопасного проживания людей, Оценить степень успешности программы, помогает мониторинг.

Мониторинг — это процесс текущего измерения и учета важнейших показателей деятельности программы и ее результатов, причем данные собираются и систематизируются в форме, позволяющей получить ответы на следующие вопросы:

- какой охват населения задействован в реализации программы?
- какой объем услуг (по каждой услуге) предоставляется населению?
- сколько человеко-дней затрачено на предоставление услуг (по каждой услуге)?
- сколько затрачено денежных средств и других ресурсов?

В большинстве программ, вне зависимости от наличия или отсутствия мониторинга, собираются большие объемы данных в соответствии с требованиями закона или в целях организации повседневной работы. Однако именно мониторинг дает руководителям программ и другим заинтересованным лицам систематизированную информацию о важнейших результатах работы. Это позволяет вносить улучшения в программу в процессе ее реализации, организовывать руководство персоналом, принимать информированные политические решения, наилучшим образом распределять ресурсы и

предоставлять сведения о программе основным заинтересованным сторонам и широкой общественности.

Основная цель мониторинга определить насколько эффективно реализуется Программа. Кроме того, мониторинг демонстрирует такие результаты Программы, как, например, количество предоставленных услуг, количество километров дорог, содержащихся в хорошем состоянии, или количество жалоб на услуги компаний по вывозу мусора, позволяет руководителям Программы обосновывать заявки на их финансирование. Мониторинг также помогает обеспечить предоставление услуг Программы именно целевой группе клиентов и убедиться в приемлемом качестве этих услуг.

Успешный мониторинг Программ основан на ясном понимании их целей и задач, достигаемых за счет определенных ресурсов и мероприятий. Для мониторинга основных функций и результатов Программы необходимо разработать систему измеряемых индикаторов, и каждая важная функция должна быть переведена в конкретный и поддающийся измерению индикатор.

Системой мониторинга можно охватить самые различные функции программ. Зачастую местными органами ведется учет расходования бюджетных средств, однако мало кто действительно отслеживает результаты или эффективность этих расходов. Мониторинг может касаться любого из перечисленных ниже аспектов деятельности.

Для того чтобы мониторинговая информация была полезна для руководителей программ и других ответственных лиц, необходимо сформировать сводные отчеты, в которых представлена деятельность программы за последний месяц или квартал, а также данные о том, какие изменения произошли по сравнению с предыдущим отчетным периодом.

Наиболее эффективным способом хранения данных являются электронные таблицы или базы данных. Обычно для этих целей используются такие программы, как Microsoft Excel или Access, хотя в некоторых организациях имеются более специализированные разработки.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ НА ОСНОВАНИИ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

В.И. Торкатюк, д-р техн.наук, А.С. Никифоров, Д.И. Васильев, В.Т. Кулик, А.П. Денисенко, Т.Г. Куценко Харьковская национальная академия

городского хозяйства

61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

В условиях переходной экономики Украины к рыночным взаимоотношениям дальнейшая интенсификация и повышение эффективности функционирования системы устойчивого развития городов не могут осуществляться без соответствующего информационного обеспечения, суть которого заключается в особенностях информационного фонда, технических и организационных средств, позволяющих накапливать, хранить, корректировать, преобразовывать и выдавать информацию, соответствующую потребностям инфраструктур устойчивого развития городов для создания условий устойчивого развития городов в установленные сроки, согласно предоставленным ресурсам и соответствующего качества.

Усовершенствование информационного обеспечения устойчивого развития городов в условиях Украины необходимо рассматривать как системную трансформацию, которая производится на основе фундаментальных научных исследований в условиях качественно изменяющейся экономической ситуации в стране, направленных на организацию и обеспечение условий для решения задач перехода функционирования городских инфраструктур к рыночным отношениям, где основная нагрузка ложится на систему управления устойчивым развитием городов Украины в этот трудный переходной период, усилия которой, в первую очередь будут направлены на повышение эффективности информационного обеспечения устойчивого развития городов.

Важнейшим условием дальнейшего улучшения процесса устойчивого развития городов является широкоохватывающая информация и компьютеризация экономических, организационно-технологических и технических процессов по устойчивому развитию городов. По сути,

информация превратилась в один из наиболее существенных ресурсов наряду с финансовыми, материальными, сырьевыми и др. По оценки зарубежных специалистов, развитие страны ежегодно теряет 10% национального дохода через недостаточную информативность руководителей и специалистов. Поэтому информация уже заняла свое главное место среди ресурсов, которые обеспечивают развитие творческого подхода к решению важных экономических и других задач устойчивого развития городов Украины.

Информационная технология (ИТ) управления процессом устойчивого развития городов, обеспечивающая эффективную координацию организаций участников и ориентирующая их на достижение конечных результатов – обеспечение социально-экономических аспектов жизнедеятельности городов. Обычные методы АСУ не обеспечивают решение этой проблемы в силу их локальности, негибкости, позадачной технологии, программно-информационной разобщенности, неразвитой системы интеллектуальных интерфейсов пользователя и ЭВМ. Эти системы не позволяют на народнохозяйственном уровне комплексно решать задачи *управления инвестиционным процессом*, не обеспечивают увязку различных этапов в межотраслевых программах, что приводит к разбалансированию экономики и, как следствие, к крупным потерям при осуществлении межотраслевых по обеспечению устойчивого развития городов Украины программ.

Поэтому построение и внедрение информационных технологий межотраслевых программ устойчивого развития городов на основе теистического обобщения традиционных методов управления, а также практики разработки и эксплуатации инновационных программ, решает крупную научную проблему, имеющую народнохозяйственное значение, и является актуальным и важным в теоретическом и практическом отношениях.

Такое положение дел предопределяет необходимость выбора оптимальной структуры информационных систем с целью более эффективного использования автоматических систем управления (АСУ) процессом устойчивого развития городов, что очень важно в условиях современных

рыночных взаимоотношений.

Практика разработки и внедрения АСУ все больше приводит к выводу о необходимости системного подхода на самых ранних стадиях исследовательских и проектных работ. Это, в первую очередь, касается информационной системы как ядра любой АСУ. В создании автоматизированных информационных систем накоплен большой опыт. Естественным следствием этого является возможность выработки некоторых принципов автоматизации разработки их. Для этого необходим, прежде всего, тщательный анализ разрабатываемых и эксплуатируемых ИС с целью выяснения и обобщения тех факторов, которые отрицательно воздействуют на внедрение систем.

Критерием выбора структуры информационной системы может послужить оптимальность сочетания инвариантных и переменных блоков с учетом оценки эффективности средств автоматизации, что предопределяет: разработку на основе заказа плана производства; определение видов ресурсов, необходимых для его выполнения; выбор последовательности операций для каждого этапа (раздела) плана; оценку решения руководителем муниципальных структур города; экспертизу ресурсов по обеспечению задания с выбором приоритетной группы устойчивого развития городов; расчет технико-экономических показателей; информационное обеспечение хозяйственной деятельности городских инфраструктур необходимой документацией.

Таким образом, в результате выполненных исследований можно сделать следующие выводы:

1. Обобщение проблем компьютерного моделирования и информатизации организационно-технологических решений устойчивого развития городов, анализ тенденций развития информационных технологий показали, что в условиях меняющихся целей и критериев разноплановых задач устойчивого развития городов необходима единая многофункциональная адаптируемая модель, обеспечивающая соответствие организационной и функциональной структур.

2. Анализ исследований, реализующих основы теории создания моделей представления процессов устойчивого развития городов, выполненных отечественными и зарубежными учеными, выявил необходимость оперативной разработки адекватного аппарата информационно-программно-математического представления знания предметной области.

Разработаны принципы многофункциональной ИТ, позволившие унифицировать структуру программно-информационного обеспечения (технических средств реализации, схему ведения классифицированной базы продукционных правил, организацию объектной иерархий образцов) на основе дедуктивного подхода в самоадаптированном в процессах выборки данных и продукций интегрированном пакете прикладных программ.

3. Такой подход обеспечил совместимость информационных объектов, последовательную технологию решения, сокращение времени на подготовку оперативной информации и отчетной документации; возможность хранения больших объемов информации; ввод в систему изменяющихся экспертных данных.

4. Развитие критериев информационного обеспечения как соответствия банка данных, баз продукционных правил в виде информационных потоков, организационным и функциональным требованиям составленных схем-решений в задачах обработки информации и знаний, и математического обеспечения как соответствия методов прикладной математики, учитывающих логико-информационные связи между типовыми формализованными моделями, требованиям производственной целесообразности дачи возможность выделить информационно совместимые блоки и объекты исследования для конкретной ситуации устойчивого развития городов из общего информационного поля.

ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНОЇ ЖИТЛОВОЇ ПОЛІТИКИ РЕГІОНУ

В.О. Онищенко, *д-р екон.наук*, **Т.М. Завора** *Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*
36011, Україна, г. Полтава, Первомайський проспект, 24

Реалізація пріоритетних напрямів державної політики регіонального розвитку України до 2015 року потребує формування житлової політики регіону з метою створення умов щодо забезпечення населення соціальним, доступним, комерційним житлом.

При потребі поліпшення житлових умов населення України на початок 2007 р. в розмірі 1288,3 тисяч сімей за 2006 р. було збудовано 82 тисячі квартир загальною площею 8628 тис. кв. м. Отримали житло у 2006 р. 20 тис. сімей. Частка введеного в експлуатацію житла за рахунок коштів держбюджету порівняно з 2005 р. знизилася на 0,8%. Існуючі програми забезпечення житлом певних категорій громадян не в змозі вирішити житлову проблему в Україні. Проведений аналіз за факторами попиту на житло регіонів України на основі методу багатокритеріальної оцінки за показниками опосередкованої вартості житла, квартирної черги та середньомісячної заробітної плати дозволяє зробити висновок про необхідність комплексного підходу до визначення напрямів, шляхів та інструментів соціальної житлової політики.

Виходячи з вищенаведеного, житлову політику регіону доцільно формувати з урахуванням рівня доходу громадян, а саме здійснюючи будівництво соціального, доступного та комерційного житла.

Одночасно доцільно запроваджувати в Україні прийнятні для населення механізми повернення кредитів: надання в оренду доступного житла з викупом несплаченої частини вартості квартири або отриманого кредиту з відсотками. Така практика забезпечення житлом використовувалася за радянських часів на теренах СРСР, а також у США у 30-50-х роках ХХ століття.

Таким чином, формування соціальної житлової політики України потребує чіткої сучасної концепції держави щодо створення умов для реалізації конституційного права кожного громадянина України на житло. Формування

соціальної житлової політики регіону потребує будівництва доступного, соціального, комерційного житла та взаємодії державної влади, органів місцевого самоврядування, забудовників і населення.

РОЛЬ ЭФФЕКТИВНОГО ВОДОПОТРЕБЛЕНИЯ В ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ

**В.И. Торкатюк, д-р техн.наук, И.Л. Железнякова, Ю.В. Белаш,
О.Ю. Прыжкова, А.В. Хомутенко**

*Харьковская национальная академия городского хозяйства
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12*

Современные проблемы устойчивого развития городов требуют эффективного функционирования его отдельных инфраструктур. Одной из наиболее важной структурой являются системы водоснабжения, так как без воды, в первую очередь, не может существовать жизнь и, с другой стороны, большинство функциональных и технологических процессов осуществляется также с использованием водных ресурсов. По своему характеру водопотребление это не только технический процесс, это, в первую очередь, проблема экономическая, которая влияет на социально-политическую систему функционирования городов. Рассмотрению отдельных вопросов и посвящена настоящая работа.

Современное состояние урбанизированных городских систем и анализ существующих точек зрения относительно определения социальных и экономических результатов в планировании городов вызывает необходимость более общего подхода, который состоит в многокритериальной постановке задачи управления взаимодействием сложного комплекса объектов инфраструктуры города, где одной из основных направлений является эффективность управления водопользованием в урбанизированных городских системах.

Одним из фундаментальных направлений эффективного управления городским водопользованием в современных условиях становления рыночной экономики в Украине является разработка методологических основ научного

выражения процесса формирования и функционирования производственных отношений в сфере водной деятельности, как системы экологических категорий. Практика водопользования свидетельствует, что указанная проблема является весьма актуальной: она во многом определяет стратегию исследований в области формирования систем экономического использования водных ресурсов в процессе устойчивого развития городов.

В связи с этим, сегодня назрела необходимость разработки механизма координации водоохранной деятельности министерств, ведомств, предприятий и организаций по программе устойчивого развития городов. Поэтому, для перехода к рациональному водопользованию в реализуемой в настоящее время системе управления устойчивым развитием городов в период рыночной экономикой Украины необходимо привести в действие механизмы обеспечения заинтересованности водопользователей в сохранении и улучшении качества воды, рациональном использовании и воспроизводстве водного потенциала государства.

Мировой опыт свидетельствует что основными элементами хозяйственного механизма рационального водопользования должны стать долговременные экономические нормативы платы за воду и ее загрязнения, правовые нормы и показатели по охране водной среды (включая государственные заказы на ввод в действие водоохранных объектов и сооружений, цены на продукцию водозэксплуатирующих отраслей и др.).

Усложнение структуры устойчивого развития городских комплексов при переходе их на рыночные взаимоотношения, расширение их возможностей, возрастание влияния водоснабжения на социально-экономические аспекты и связанные с ним факторы на окружающую среду привели к необходимости учета экологических факторов при планировании и управлении системой водоснабжения и потребления, с целью обеспечения согласованности развития систем водопотребления городов с динамикой окружающей среды.

Для перехода к новому экономическому механизму управления водопользованием в системе устойчивого развития городов Украины

необходимо:

- совершенствовать методику разработки инвестиционной политики в области охраны и использования водных ресурсов на государственном и региональном уровнях;
- установить приоритет территориального управления в вопросах рационального использования водных ресурсов и повысить роль местных администраций при решении данной задачи;
- ввести повышенные платежи за сверхнормативное потребление воды, сверхнормативное загрязнение водной среды;
- стимулировать повышение полноты и качества использования водных ресурсов с учетом требований экологической безопасности;
- создать городские фонды охраны вод речных и накопительных бассейнов, а также открыть для этих целей специальные счета в составе местных бюджетов.

Таким образом, новый экономический механизм управления водопользованием в процессе устойчивого развития городов Украине должен обеспечить: прогрессивное развитие и внедрение в практику водосберегающих технологий, перераспределение материально-технических и трудовых ресурсов в приоритетные формы рационального водопользования, формирование реальных и достаточных финансовых средств для воспроизводства водного потенциала государства.

При обосновании оценки экономического ущерба от антропогенных экологических нарушений следует учитывать, что ущерб от увеличения заболевания населения от качества воды включает величину убытков дополнительного продукта, поскольку не следует включать в его состав выплаты с фондов социального страхования на случай временной нетрудоспособности вследствие целевого характера указанного фактора, отделенного от средств потребления.

Учитывая особенности устойчивого развития конкретного города, региона, области или Украины в целом, на которые необходимо обращать

внимание при решении поставленных задач, так и правила выбора одного из парето-оптимальных решений, лучшего по общественным преимуществам.

Если народнохозяйственные результаты формирования систем водопользования вместе с измеряемыми с ними согласно с общественными преимуществами социальными результатами меньше ежели расходы, то выходной план водопотребления невозможно сбалансировать с экологическими последствиями его реализации за счет выбора выделенных параметров, и пересмотру должны подлежать варианты технологии и организации устройства систем водопользования, а также пространственное размещение объектов водопользования в городе.

Учет экономических результатов и расходов в тех сферах водопользования, в которых существенными является взаимосвязь между формированием систем водопользования и природной средой, требует общей методологической базы, однако большинство выводов в экономической теории в этой сфере являются дискуссионными. Поэтому основное внимание необходимо обратить на учет фактора времени в экономических расчетах по экологическим вопросам, оценке экономического эффекта, полученного в различных городах в различных размерах вследствие неодинаковой способности природных систем к самообновлению, оценки народнохозяйственных убытков от экологического ущерба, в результате формирования систем водоснабжения, экономической оценки природных ресурсов.

При сравнении затрат и результатов на протяжении времени для выбора лучшего плана формирования систем водопользования в процессе устойчивого развития городов необходимо иметь ввиду, что эта задача может быть решена и другими, отличными от дисконтирования методами. Если задача планирования формирования систем водопользования с учетом экологических особенностей представить в виде модели векторной оптимизации, в которой каждому моменту времени соответствует своя целевая функция, то дисконтирование можно интерпретировать как один из методов решения данной задачи путем ее

скаляризации с помощью установления веса (значимости) каждой целевой функции в аддитивном свертке. Такое теоретическое рассмотрение показывает, что использование дисконтирования может считаться удовлетворительным, если существуют такие области устойчивого оптимального решения относительно изменений нормативов дисконтирования, что выбор соответствующего плана может быть обоснованным. Метод дисконтирования целесообразно использовать для нахождения подмножеств парето-оптимальных решений векторной задачи путем решения скаляризованных задач при различных дисконтах.

Для решения конкретных задач устойчивого развития городов должна быть разработана национальная система программно-реализуемых процедур последовательной оптимизации по группам переменных, которая использует метод центров тяжести на двумерных многообразиях.

В этой системе прогноз последствий анализируемых решений может выполняться с помощью любого внешнего источника информации, в частности, системы экологического прогноза, результаты которого дополнительно экономически интерпретируются.

Подытоживая вышеизложенное, можно сделать следующие выводы:

1. Учет факторов экологического развития при государственном, региональном, областном или городском планировании процессов формирования и функционирования инфраструктур водопользования при решении задач устойчивого развития городов сводится к обеспечению экологической сбалансированности планов водопользования, для чего при его разработке обязательно должен проводиться целенаправленный выбор параметров действий на природную среду с учетом социальных и экономических результатов устойчивого развития города.

2. Задача учета экологических факторов в планировании устойчивого развития городов является многокритериальным, что определяет многогранность подходов к его решению, требует анализа множества эффективных решений, и выявления общественных преимуществ, при этом

предлагаются различные подходы к решению в зависимости от конкретных условий водопользования.

3. Экологическая деятельность в системах водопользования в процессе устойчивого развития городов обусловлена как специфическими эколого-экономическими особенностями, так и общими эколого-экономическими аспектами функционирования систем водопотребления при формировании параметров устойчивого развития городов.

4. Недоучет экологических факторов в период функционирования систем водопотребления приводит к дополнительному влиянию их на окружающую среду, что отрицательно отображается на общем состоянии природных и городских ландшафтов, а за одно и на устойчивом развитии городов.

5. Основными критериями эффективности экологической деятельности при формировании и функционировании систем водоснабжения является максимально полное устранение содеянного ущерба, а также минимум суммарных экологических мероприятий с учетом допущенной нормы загрязнений при водопользовании.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ НА ОСНОВЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОСТРАНСТВЕННЫХ СВЯЗЕЙ МЕЖДУ ГОРОДСКИМИ ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАТЕЛЯМИ В ПРОЦЕССЕ ПЛАНИРОВАНИЯ ГОРОДОВ С УЧЕТОМ ОЦЕНКИ ГОРОДСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

В.И. Торкатюк, д-р техн.наук, Г.В. Чорноморденко, Д.А. Пруненко, О.И. Жилинская, А.Н. Ниверчук, А.М. Еремин

*Харьковская национальная академия городского хозяйства
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12*

Сегодня ни у кого не возникает сомнений, что земельный участок – это объект недвижимости. В таком значении этот термин используется в гражданском праве и национальных стандартах оценки. Высокий земельно-ресурсный потенциал Украины представляет собой реальную возможность повышения эффективности устойчивого развития городов и выхода страны из

экономического кризиса.

По мнению многих специалистов, город или же городская среда состоит из двух основных элементов: населения и окружающей среды.

Существующие модели пространственного анализа, такие, как: гравитационные модели, модели пространственных потенциалов, модель Стюарта, квалитметрические модели, модели сетей, модель кратчайших путей, стоковые модели, модели синтеза, используемые при оценке местоположения землепользователей в городе отвечают требованиям и целям, которые необходимы для определения качества территории и повышения эффективности устойчивого развития городов.

Модели оценки – промежуточное звено между максимизацией прибыли и планировочными мероприятиями.

Существующие методы и подходы к оценке местоположения землепользователей в городе отвечают требованиям и целям, которые необходимы для определения качества территории. Наиболее отвечает задачи метод пространственных потенциалов, результаты работы которого обобщают с помощью квалитметрической модели.

Модель, которая будет оценивать качество определенной городской территории, должна включать в себя оценку обеих групп показателей, как экономических и общих пространственных характеристик устойчивого развития города, так и пространственных связей землепользователей.

Особое внимание следует уделить именно экономическим исследованиям. Именно они и являются той частью, которая необходимая для перехода от сугубо транспортно-планировочных вопросов (на какие должны отвечать рассмотренные методы) к проблемам чисто экономическим, таким, как прибыль, затраты, риск, инвестирование.

Между землей и фактическим землепользователем возникает экономическая связь. Однако реальное значение этой стоимости как меры полезности конкретного участка может отразить лишь рынок. Оценка земли будет объективной настолько, насколько определяемая стоимость учитывает влияние

всех рыночных сил устойчивого развития города, а реальная ценность земли может быть отражена лишь ее рыночной стоимостью.

ИМИДЖ КАК ФАКТОР ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТУРИСТСКОЙ ИНДУСТРИИ

В.В. Величко, *канд.ekon. наук*, **А.К.Никитина**, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Современное развитие экономики повлекло за собой увеличение субъектов, заинтересованных в правильном и действенном формировании собственного имиджа, а особенно актуальным это стало в сфере услуг.

Имидж - не точное и однозначное отражение достоинств и характеристик предприятия, а спроектированный специалистами образ, в основе которого лежат и реальные, объективные черты и, кроме того, черты, привнесенные для формирования соответствующего образа. Если рассматривать имидж предприятий туристской индустрии, то он должен быть адекватен реально существующему образу и быть адресован конкретной группе потребителей, при этом оставаясь пластичным и динамичным. Не следует забывать, что при практически идентичных качествах туристской услуги разных предприятий, конкурентная борьба ведется не столько между видами услуг, сколько между их имиджами.

Туристская услуга и предприятие, не обладающие своим имиджем или имеющие плохой имидж, не может рассчитывать на успех на рынке. Умело разработанный и последовательно внедряемый в сознание потребителей положительный имидж, подкрепленный качеством туристской услуги и уровнем сервиса, позволяет предприятию занять ведущее место на рынке. Значимость позитивного имиджа сегодня резко возрастает в силу разных причин, и прежде всего, из-за неуклонного повышения влияния коммуникативных потоков на жизнь каждого человека. При формировании имиджа нельзя не учитывать массовое восприятие бизнеса вообще.

Имидж предприятия туриндустрии — это целостная картина того, что предприятие предъявляет клиенту. Имидж предприятия определяется многими факторами, включая и то, как выглядит, одевается и разговаривает, как ведет себя ее руководитель. Первое впечатление о человеке или организации наиболее точно. Придерживаясь исключительно этого постулата, дальновидные руководители много внимания должны уделять не только своему внешнему виду, но и облику сотрудников, интерьеру офиса, вплоть до шрифта табличек на дверях кабинетов. Работа по созданию имиджа ведется целенаправленно для каждой группы и различными средствами. Эта работа осуществляется в значительной мере средствами маркетинговых коммуникаций: реклама, личные продажи, стимулирование продаж.

Следует отметить, что секрет успеха далеко не в количестве появления рекламных материалов в газетах, на радио и телевидении. Ключ к успеху — в правильности концепции развития общественных связей. Какой бы непредсказуемой ни была реакция общественности в период формирования облика туристского предприятия, вся система обязательно должна подчиняться единой концепции, то есть логике.

Для крупных предприятий туриндустрии при поддержке имиджа особенно важна работа со средствами массовой информации, спонсорство, партнерство с госструктурами и общественными организациями.

Многие туристские предприятия в Украине сводят проблему своего позитивного имиджа к внешним атрибутам ведения операций, к созданию фирменного стиля. Это упрощенное, «косметическое» решение, ибо они нередко нуждаются в реорганизации всей системы управления. Прежде чем формировать имидж туристского предприятия, необходимо ясно и четко представлять тот образ, который нужно создать. Каков приоритетный облик туристской компании — дружелюбная она или строгая, консервативная или модная, дорогая или дешевая? Выбранный образ должен полностью соответствовать той цели, которой руководитель туристского предприятия хочет достичь.

Еще одна особенность имиджа, которую необходимо учитывать, заключается в том, что он может быть различным для различных групп людей. Для широкой общественности важна репутация предприятия, для партнеров — ее конкурентоспособность. Кроме того, существует внутренний образ предприятия — представление о ней своих сотрудников, что тоже немаловажно. После определения характера предприятия принимается решение о том, как сделать достоянием групп общественности реальные достоинства туристского предприятия? На этом этапе формируется так называемая корпоративная идентичность, то есть система коммуникационных средств. Корпоративная идентичность должна отражать миссию, структуру, бизнес и притязания компании. И только в результате работы над корпоративной идентичностью и использования корпоративных коммуникаций возникает имидж.

В современных условиях предприятиям туристической индустрии целесообразно формировать имидж с целью решения главных задач: - достижение высокого уровня компетенции и эффективная работа с клиентом; - поддержание имиджа успешного предприятия, который заставляет покупателя поверить в Вас; - установление эмоциональной связи с покупателем и обществом.

Имидж предприятия необходимо также рассматривать со стороны восприятия покупателя как основного, а в конечном итоге, как источник прибыли.

Формирование имиджа предприятия туристической индустрии, его репутации в глазах его работников, общества и потребителей задача разрешить которую в одночасье не представляется возможным. Создание имиджа туристского предприятия это продуманный и хорошо организованный процесс, на его решение требуются затраты денежных, людских ресурсов, определенное время на исследование потребителей. Наиболее важными в данном случае является информация о психологических установках и метапрограммах потребителей, исследования подобного плана являются наиболее сложными и в плане трудоемкости и являются очень дорогими. Однако усилия туристского

предприятия не пропадут даром, все что вложено в формирование положительного имиджа принесет не только достойную прибыль, но создаст хороший фундамент для дальнейшего роста.

ЛІСОВЕ ГОСПОДАРСТВО – ВАЖЛИВА ГАЛУЗЬ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ

З.О. Толчанова, *Національний університет водного господарства та природокористування*
33028, Україна, м. Рівне, вул. Соборна, 11

Лісове господарство України як галузь економіки відіграє визначальну роль в регенерації компонентів навколишнього середовища та формуванні лісосировинної бази країни, зростанні лісоресурсного потенціалу. Процес становлення України як самостійної держави та перехід до ринкової системи господарювання зумовили необхідність перегляду існуючих форм і методів управління виробничо-господарською діяльністю підприємств усіх галузей економіки. Для лісогосподарського комплексу України найбільшої гостроти набули проблеми пов'язані з необхідністю забезпечення раціонального використання лісосировинних ресурсів, конкурентоспроможності продукції і послуг лісогосподарських підприємств на зовнішніх та внутрішніх ринках.

Слід відмітити, що розробка наукової проблематики, пов'язаної з питаннями раціонального використання природоресурсного потенціалу в останні роки посилилася і знайшла відображення в наукових працях Є. Бойка, С. Генсірука, М. Долішнього, Я. Дяченка, С. Лісовського, Л. Руденка та ін. Питанням підвищення ефективності функціонування лісогосподарських підприємств присвячені роботи А. Бобка, О. Голуба, П. Дурдинця, Я. Ковалю, Ю. Медведєва, І. Синякевича, О. Фурдичка та ін.

Однак, зміна умов господарювання в лісовій галузі вимагає поглиблення досліджень в напрямках розв'язання проблем раціонального використання лісосировинних ресурсів. Одним із перспективних напрямків є формування сучасного лісогосподарського комплексу з орієнтацією галузевої та

регіональної структури на задоволення попиту економіки держави та ринку на його продукцію при повному і ефективному використанні власного виробничо-ресурсного потенціалу.

Формування науково-методичних основ раціоналізації розвитку лісосировинної бази та економічний аналіз стану лісів засвідчують про наявність проблем розвитку, пошук напрямів повного і ефективного використання ресурсів.

Результати дослідження. В Україні рядом науковців лісові ресурси розглядаються насамперед як екологічна категорія, а не економічна. Так, на думку С. Генсірука, в умовах малолісної України виняткового значення набуває проблема охорони, раціонального використання і розширеного відтворення лісових ресурсів.

Науковці Л. Руденко та С. Лісовський вважають, що збереження непорушених ландшафтів та заповідних територій повинно стати одним із найважливіших принципів нового мислення, а основним напрямком використання лісів України має стати екологічний.

У своїх працях Ю. Шеляг-Сосонко відстоює думку, що в основу сталого лісокористування, у зв'язку з погіршенням екологічної ситуації, слід покласти, насамперед, пріоритетність екологічних та соціальних функцій лісу, а не сировинних. Для того, щоб забезпечити використання цих пріоритетів, на думку науковця, необхідно здійснити оптимізацію мережі природно-заповідного фонду і обмежити користування ресурсами деревини.

Однак, ми вважаємо, що така думка науковців є дещо однобічною. Адже, відстоюючи пріоритети екологічних функцій лісів, вони забувають, що відповідно до Ст.1 “Лісового кодексу” – ліси України за своїм призначенням і місцезростанням також є джерелом для задоволення потреб суспільства в лісових ресурсах. Крім того, захисні, санітарно-гігієнічні, оздоровчі, рекреаційні та інші функції лісів, тісно пов'язані з кількістю деревини, що вирощується і завжди будуть супутніми лісівництву, оскільки права і обов'язки

різних лісокористувачів передбачають як право на заготівлю деревини так і обов'язки з охорони і захисту лісів.

Слід відмітити, що обмеження щодо використання ресурсів деревини не відповідає інтересам не тільки національної економіки та місцевого населення багатих на лісові ресурси регіонів, але й теорії та практиці лісівництва. Тому ряд науковців підіймають досить актуальне на сьогодні для економіки України питання – забезпечення потреб держави в лісосировинних, і, в першу чергу, деревних ресурсах за рахунок власного виробництва.

Аналіз сучасної економічної думки щодо піднятого питання свідчить, що, незважаючи на важливість та актуальність даного питання, воно не отримало належного розвитку, а тому заслуговує подальшого вивчення і набуває особливої актуальності. На думку науковців, незадовільний стан самозабезпечення потреб деревиною в Україні визначається різними причинами. Одні з них є об'єктивними і пов'язані з низьким середнім рівнем лісистості окремих регіонів України, істотними відмінностями лісорослинних умов, великою часткою лісів, включених до складу територій природно-заповідного фонду. Інші ж суб'єктивні і зумовлені недосконалістю методів ведення лісового господарства, економічних методів управління і господарювання, нормативної бази, багатовідомчою структурою використання лісів.

Варто відмітити, що в Україні, на нашу думку, є резерви збільшення заготівлі деревини, які зможуть задовольнити потреби вітчизняної промисловості. Одним з таких резервів є збільшення частки експлуатаційних лісів України з 63 % до показника європейських країн: Швейцарія – 97%, Австрія – 86%, Угорщина – 96%, Польща – 97%. В цих країнах першочерговою функцією лісогосподарської діяльності є виробництво деревини, водночас вся площа лісового фонду виконує також рекреаційні функції.

Крім того, свідченням недостатньої інтенсивності лісокористування в Україні є показник використання річного приросту запасів деревини. За останні роки він складає 45%, тоді як в Австрії, Польщі, Угорщині та Швеції від 50% до

80%. Актуальність піднятого питання підтверджується ще й тим, що за традиційних об'ємів лісозаготівель Україна буде змушена щорічно купувати деревину на суму близько 4 млрд. дол. США.

Отже, враховуючи проведене дослідження ми схиляємося до думки, що лісове господарство є важливою галуззю як для економіки держави, так і для розвитку регіонів. Проте, в галузі є ряд проблем, які потребують негайного вирішення: лісове господарство має низьку ефективність, порівняно з потенційними можливостями природно-кліматичних умов; показники вітчизняного лісівництва у 2-3 рази є нижчими, ніж у сусідніх європейських країн; скорочення обсягів лісозаготівель; низька, порівняно з країнами Європи, частка експлуатаційних лісів; екологічні та економічні суперечності щодо лісокористування і його напрямків та ін.

Таким чином, наявність проблем, викладених вище, вимагає розробки і наукового обґрунтування заходів щодо підвищення оптимізації лісокористування. В контексті реалізації заходів виникає необхідність продовження наукових досліджень у напрямку забезпечення потреб суспільства деревиною власного виробництва та розробки на їх основі нового організаційно-економічного механізму, впровадження якого сприяло б виходу лісового господарства з кризового стану та активізації його розвитку.

МУНІЦИПАЛЬНЕ І ЛОКАЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОШЕНЬ ПО ПРОБЛЕМІ СОЦІАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАСЕЛЕННЯ В ПРОЦЕСІ ПЛАНУВАННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСТ

**В.І. Торкатюк, д-р техн.наук, А.І. Кубах, О.А. Карлова, канд.екон.наук,
Ю.І. Фесенко, А.В. Левицький, Д.В. Соколов, М.В. Приймак**
*Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Організаційний потенціал соціального забезпечення населення в процесі планування сталого розвитку міст, ефективність взаємодії її структурних елементів реалізується через сукупність функцій за умов дотримання відповідних принципів соціальної роботи.

Будь-яке управління суспільними процесами при сталому розвитку міст здійснюється через певну систему функцій – окремих, відносно самостійних, але тісно пов'язаних видів відповідної діяльності. Функції органів соціальної роботи відзначаються специфічним змістом, універсальністю, особливою просторово-часовою формою вираження, їм притаманна зустрічна, випереджаюча роль у здійсненні захищеності, страхування і гарантій соціальної забезпеченості різних верств населення. У цілому через функції здійснюється система соціального піклування та зобов'язань, а для професійного працівника даної сфери – це певний набір умінь, кваліфікації і компетенції.

Держава через політику бере на себе найважливіші функції із забезпечення прав людини в соціальній галузі сталого розвитку міст. Суть цієї політики така: запобігання подальшому погіршенню життя народу; ефективна зайнятість і обмеження надмірного зростання безробіття; створення необхідних передумов для поступового поліпшення матеріального становища, умов життя різних верств і груп людей.

Провідним державним органом з цих питань є Міністерство праці і соціальної політики, рівень компетенції якого визначається Верховною Радою, Президентом і Кабінетом Міністрів України. Функції і завдання цього міністерства визначені Положенням, яке затверджується Урядом, вони різноманітні і виконуються в усіх галузях системи соціального захисту сталого розвитку міст. Зокрема, це міністерство розробляє положення з основ державної політики для тих, хто потребує допомоги; аналізує і прогнозує рівні життя різних категорій населення; готує рекомендації для цільових і регіональних програм; забезпечує розробку нормативів, необхідних для функціонування системи соціального захисту і т.д.

Трудовий колектив є важливим суб'єктом і об'єктом державної політики. У ньому здійснюються такі функції виробничо-економічна, політична, управлінська, виховна, соціальна. Суть останньої полягає у вдосконаленні матеріальних і культурних умов життя людей, прогресивному розвитку соціальної структури колективу, поліпшенні у ньому внутрішніх стосунків,

створенні сприятливого морально-психологічного клімату, участі в соціальному забезпеченні, розвитку охорони здоров'я, організації допомоги в сімейному житті, дозвілля, дотриманні принципів соціальної справедливості.

Отже, ефективність реалізації функцій соціальної роботи в процесі планування сталого розвитку міст великою мірою залежить від її наукової обґрунтованості і якісного проведення. Це вимагає глибокого знань закономірностей розвитку соціальних процесів, конкретних умов життєдіяльності людей, умінь використовувати наукові висновки і практичний досвід, творчо підходити до нових соціальних проблем. У цьому – головне завдання теорії і методики соціальної роботи. Як цілісний механізм, вона включає такі основні компоненти: об'єкт свідомого впливу і умови його життєдіяльності; суб'єкт цього впливу і його можливості; мету і закономірності взаємодії суб'єкта та об'єкта; принципи і методи даного процесу; його результат.

ПРОЕКТНИЙ ПІДХІД ДО ДЕМОНОПОЛІЗАЦІЇ РИНКУ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНИХ ПОСЛУГ ЯК ЕЛЕМЕНТА РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Т.Г. Молодченко-Серебрякова, *канд.екон.наук, Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Реформування житлово-комунального господарства характеризується сьогодні насамперед поступовою зміною взаємовідносин між основними її суб'єктами, а саме органами влади, населенням – користувачами житлово-комунальних послуг, та підприємствами - постачальниками цих послуг.

За радянських часів основним суб'єктом правовідносин у сфері ЖКГ були державні органи влади. За державні кошти будувалось практично все житло, а також фінансувалось його утримання та ремонт. Однак, сьогодні ситуація суттєво змінилася – з'явився інститут власників житла (у приватній власності

знаходиться 70% житла), а також бізнес-структури, що діють на ринку будівництва та експлуатації.

Зміна економічних взаємовідносин та суб'єктів ЖКГ потребує змін системи управління житловим фондом а саме її демонополізації. Комунальна сфера, а саме цінова політика у визначенні вартості товарів та послуг, сьогодні залишається у галузі державного регулювання, однак утримання та ремонт житлового фонду поступово входить у конкурентне середовище. Тобто з'являються компанії, що здатні взяти на себе роботи щодо утримання, експлуатації, поточного і капітального ремонту житлових будівель та конкурувати з комунальними підприємствами, надаючи більш якісні послуги.

Демонополізація ЖКГ являє собою багаторівневу комплексну та складну задачу. На шляху її вирішення по-перше стає питання залежності постачальників послуг, та виконавців робіт від розрахунків із споживачами (населенням), а не від фінансової підтримки з міського бюджету.

При переході від державної системи управління житловим фондом до ринку приватних управляючих компаній повинні бути складені відповідні договори між власниками та управляючими компаніями, щодо надання відповідних послуг та виконання робіт. При цьому такі договори повинні враховувати як права та інтереси населення так і управляючих компаній, мінімізуючи їхні ризики. А для цього усі приміщення (житлові та нежитлові) у багатоквартирному будинку та при будинкова територія повинні знаходитися у власності фізичних, юридичних осіб, або у власності держави чи територіальної громади.

Таким чином, враховуючи вищезазначені факти, можна зробити висновки, що реорганізація системи управління міським майном – може бути лише грамотно спланованим за строками та виконавцями комплексним проектом. Ефективне використання і управління житловою і нежитловою нерухомістю, міськими активами, дозволить по-перше, знизити витрати щодо утримання зазначеного майна, по-друге, суттєво збільшити доходну частину міського бюджету.

Сьогодні необхідні масштабні перетворення у житловому секторі, які повинні охопити весь спектр проблем, а також взаємодію багатьох факторів, що обумовлюють кінцевий результат – створення комфортного середовища для життєдіяльності громадян. Таким чином, необхідно впровадження ринкових механізмів у сферу управління та обслуговування будинків, а також створення конкурентного середовища для залучення нових учасників ринку. Однак ці зміни повинні супроводжуватися правовим й економічним забезпеченням, проводитися шляхом модернізації системи, що існує, бо вони безпосередньо впливатимуть на життя та діяльність усього населення, систему управління містом у цілому.

ОСОБЛИВОСТІ РЕГІОНАЛЬНОГО РИНКУ НЕРУХОМОСТІ, ЯК ЕКОНОМІЧНОЇ КАТЕГОРІЇ

Е.А. Божко, *Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського «ХАІ»*

61070, Україна, м. Харків, вул. Чкалова, 17

Ринок нерухомості на відміну від інших ринків, має яскраво виражений локальний характер, що відображається в істотних розбігах основних компонентів ринку – ціна, попит, пропозиція, умови кредитування та інвестування. Регіональні ринки нерухомості забезпечують рух, перерозподіл інвестиційних ресурсів з одних сфер до інших. Тому актуальним є обґрунтування особливостей регіонального ринку нерухомості, як економічної категорії.

Сучасні дослідники визначають економічну природу нерухомого майна, як комплексу матеріальних, економічних, правових і соціальних відносин на ринку, а під категорією «нерухомість» розуміють земельні ділянки та такі речі, відокремлення яких від земельних ділянок неможливе без зміни призначення цих речей чи зміни (зменшення) їх вартості.

Основними напрямками дослідження категорії «регіон» є економіко-географічний та відтворювальний, останній вважають прогресивнішим. На

основі дослідження економічного змісту категорій „нерухомість” та „регіон” а також із використанням теорії систем, виділено основні ознаки регіонального ринку нерухомості, як економічної категорії, а саме:

1) регіональний ринок нерухомості, як система є антропогенною, матеріальною, відкритою, динамічною, ймовірнісною, складною системою.

2) регіональний ринок нерухомості має притаманними йому специфічні ознаками системи – елементи, звязки між елементами, структуру, функції.

3) регіональний ринок нерухомості є підсистемою ринку нерухомості системи, що утворює ціле з усіх регіонів (складова ринку нерухомості держави, об'єднання держав тощо), функціонує в межах певних нормативно-правових угод загальносистемного та підсистемного (регіонального) характеру та під впливом напряму розвитку регіону.

4) інформаційне поле є важливою нематеріальною ознакою регіонального ринку нерухомості, як системи, завдяки непереміщуваності його об'єктів.

5) об'єкти регіонального ринку нерухомості - це земля (як фізична частина простору, що є природним ресурсом) без поліпшень (будь-яки дії з природним ресурсом, наслідки яких впливають на зміну його вартості) та земля з поліпшеннями, границі якої (в обох випадках) знаходяться в межах певного територіального формування (економічного, соціального, юридичного тощо), що має певний напрямок розвитку.

КОСВЕННЫЙ МЕТОД ОПРЕДЕЛЕНИЯ УЗЛОВЫХ РАСХОДОВ В ВОДОПРОВОДНОЙ СЕТИ

С.В. Дядюн, А.С. Мордовцев, А.В. Лобан, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Рассматривается метод оценивания фактических и требуемых расходов воды в узлах водопроводной сети на основании результатов измерений величин свободных напоров в узлах сети, а также расходов и напоров на выходах насосных станций.

Исходными данными являются структура сети в виде линейного ориентированного связного графа, гидравлические сопротивления r_i и коэффициенты χ_i магистральных участков сети, измеренные значения расходов $\tilde{q}_i^{(a)}$, $j \in N^{(q)}$ и напоров $\tilde{h}_i^{(a)}$, $i \in L^{(h)}$, $\tilde{h}_j^{(H)}$, $j \in N^{(h)}$ на активных источниках и в узлах с потребителями, а также минимально допустимые значения напоров h_i^+ , $i \in N$.

Результатом решения задачи являются оценки значений расходов и давлений во всех узлах сети.

Значение оценки расхода в i -м узле сети складывается из двух компонент: величины требуемого расхода потребителей, подсоединенных к узлу, и величины утечки, соответствующей значению избыточного напора в этом узле.

Выберем дерево графа сети таким образом, чтобы в него вошли магистральные участки и одна фиктивная ветвь. Присвоим ей номер 1. Очевидно, что все фиктивные дуги (кроме первой) будут отнесены к хордам, а магистральные участки частично станут хордами, частично ветвями дерева.

Задача оценивания состояния модели установившегося потокораспределения в водопроводной сети формулируется так:

$$y = \sum_{j \in L^{(h)} \cup N^{(h)}} \frac{1}{\sigma_j^{(h)^2}} (h_j - \tilde{h}_j)^2 + \sum_{j \in L^{(q)}} \frac{1}{\sigma_j^{(q)^2}} (q_j^{(a)} - \tilde{q}_j^{(a)})^2 \rightarrow \min_{q_j, h_j \in \Omega} \quad (1)$$

$$\Omega : f_i = \text{sign } q_i r_i |q_i|^{\chi_i} + \sum_{j \in M_1} b_{1ij} \text{sign } q_j r_j |q_j|^{\chi_j} = 0, (i \in M_2) \quad (2)$$

$$f_i = h_i^{(H)} - h_1^{(H)} + \sum_{j \in M_1} b_{1ij} (\text{sign } q_j r_j |q_j|^{\chi_j} + \Delta h_j^{(\Gamma)}) = 0, (i \in N_2) \quad (3)$$

$$f_r = h_1^{(H)} - h_i^{(a)} + \sum_{j \in M_1} b_{1ij} (\text{sign } q_j r_j |q_j|^{\chi_j} + \Delta h_j^{(\Gamma)}) = 0, (i \in L) \quad (4)$$

$$q_i = \sum_{j \in M_2 \cup N_2'} b_{1ij} q_j + \sum_{j \in L^q \cup N_2^q} b_{1ij} q_j^+, (i \in M_1 \cup N_1) \quad (5)$$

$$q_j > q_j^+ > 0, (j \in N_2) \quad (6)$$

Здесь L , M , N – множества активных источников, магистральных участков и фиктивных дуг с нагрузками соответственно. Индекс 1

характеризует принадлежность их элементов к ветвям дерева, 2 – к хордам. $N'_2 = N_2 | N_2^{(q)}; \sigma_j^{(q)2} \sigma_j^{(h)2}$ – дисперсии измерения расходов и напоров соответственно; $\Delta h_j^{(r)}$ – потеря напора, определяемая разница геодезических уровней начала и конца j-го участка; b_{1ij} – элемент цикломатической матрицы B_1 графа сети.

Выражения (2)-(4) получены в соответствии со вторым постулатом сетей по циклам, образованным соответственно хордами с реальными дугами, фиктивными дугами с потребителями и активными элементами. Выражение (5) – в соответствии с первым постулатом сетей. Таким образом, область Ω определяется согласно I и II постулатам сетей относительно циклов, образованных хордами графа сети.

Задача (1-6) является задачей нелинейного математического программирования при ограничениях в виде равенств и двусторонней ограниченности снизу ряда переменных. Её решение основывается на применении дифференциального алгоритма А.Г. Евдокимова. На основании полученных оценок расходов и напоров в узлах сети далее оцениваем величины утечек в них:

$$\delta q_i = \varphi_i(h_i - h_i^+)$$

Это в общем случае нелинейная функция. Требуемый расход в i-м узле $q_i^+ = q_i - \delta q_i$. Он используется в задачах оперативного планирования при прогнозировании требуемых расходов у потребителей.

В заключение доклада приводятся результаты имитационного моделирования реальных водопроводных сетей.

К ВОПРОСУ О САМОУПРАВЛЕНИИ

С.И. Штефан, Е.А. Болтенкова, О.Г. Леонтьева *Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г.Харьков, ул. Революции, 12

Одной из сложнейших проблем при формировании системы развития региона, с помощью местного самоуправления, является вопрос о его базовых ценностях, наиболее значимых именно для нынешнего этапа общественного развития.

На основе этого, например, решается вопрос о повышении уровня жизни населения местным самоуправлением (по территории и по числу жителей). Если основная задача - добиться максимальной эффективности деятельности местных органов власти, достижения наиболее высокого уровня развития региона, то выбор, как правило, делается в пользу более крупных самоуправляющихся единиц, способных сконцентрировать в своих руках достаточный объем ресурсов. Однако в этом случае существует серьезная опасность потери ими собственно самоуправленческого начала. А ведь значение местного самоуправления в жизни страны далеко не исчерпывается управленческими функциями. Выступая в роли наиболее важного связующего звена между обществом и государством, оно является неотъемлемой сущностной характеристикой демократического общества.

Являясь той оптимальной точкой, где сходятся интересы местных сообществ, отдельного гражданина, государства, политических партий, социальных групп, местное самоуправление обладает огромными потенциальными возможностями гармонизации взаимоотношений между ними, укрепления различного рода социальных связей. Однако это же обстоятельство приводит к тому, что именно на данном уровне с наибольшей остротой проявляется и весь комплекс социальных, политических и экономических проблем данного общества, сталкиваются интересы не только местных, но и региональных и общенациональных политических элит. Именно местное самоуправление предоставляет широкие возможности для

участия граждан в общественном, социальном процессе, в формировании определенной политики. И здесь представляется особо важным обеспечить максимальную доступность органов местного самоуправления для каждого гражданина, поскольку в этом случае ему предоставляется возможность играть активную политическую роль, тем самым формируя и способствуя региональному развитию.

Занимаясь координацией, интеграцией и инновациями, органы местного самоуправления в современных условиях занимают достаточно прочное положение в системе общественного управления и по мере развития демократии призваны играть все более важную роль в определении общенациональной политики и решения общенациональных проблем. Выступая с позиций управленческого лидера в местном сообществе, являясь живым носителем самой идеи сообщества, они являются центром притяжения для других институтов гражданского общества, функционирующих на территории данной местности, поскольку нередко только благодаря поддержке местных властей и с их непосредственной помощью негосударственные организации способны реализовать многие свои проекты.

Одновременно при необходимости именно органы местного самоуправления могут наиболее эффективно выступать в качестве посредника между общественными организациями и государством. В свою очередь, негосударственные организации могут служить для местного самоуправления хорошим индикатором общественного мнения, одним из важнейших каналов обратной связи местной власти с населением.

Всемерно поддерживая развитие местного самоуправления, необходимо осуществлять взаимоконтроль различных уровней общественного управления и структурных элементов политической системы за соблюдением прав и свобод граждан. В условиях крайне неоднородного состава населения важнейшую роль здесь должны играть различного рода общественные организации, как выразители интересов различных социальных, национальных, культурных, демографических и пр. групп. Взаимодействия с ними, органы местного

самоуправления нередко учатся у них гибкости, навыкам самоорганизации, командной работе, демократической культуре принятия решений.

По мере развития общества все большее влияние на деятельность органов местного самоуправления оказывают различные социальные группы. В результате местные советы могут вступать в противоречие с более прямыми формами участия граждан, поскольку если органы местного самоуправления представляют интересы местного сообщества в целом, то общественные организации выражают и защищают интересы отдельных категорий граждан. Таким образом, на первый план выходит проблема согласования интересов, поиска взаимоприемлемых решений.

Под местным самоуправлением мы понимаем многоступенчатый орган власти, в котором принятие решения происходит, пройдя все этапы, от одного органа к другому. Возможно, политика этих органов несогласованна, но каждый стремится внести что-то свое в программу развития региона. Таким образом, в процессе от зарождения вопроса до его реализации, происходит его изменение, но только частично, а суть не изменяется. Ведь какие бы не были противоречия между органами местного самоуправления, их общая главная цель направлена на всестороннее развитие региона. Также в процессе принятия решения каждый из органов местного самоуправления осуществляет контроль друг за другом для достижения поставленной ранее цели.

ЕТАПИ МІЖРЕГІОНАЛЬНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

В.В. Кондратюк, Черкаський державний технологічний університет
18006, Україна, м. Черкаси, б-р Тараса Шевченка, 460

Регіоналізація в Україні є наслідком її природно-кліматичного, соціально-економічного, етно-культурного і політико-адміністративного різноманіття. Цьому сприяло і те, що в регіонах України характер і рівень розвитку, якість життя, ментальність населення, глибина і сила кризи, напрямки і темпи економічної і політичної трансформації були різними, тому способи і виходи з

кризи, моделі і терміни перетворення багато в чому залежали від практичних кроків місцевої влади.

В міру поглиблення спеціалізації виробництва відбувається ускладнення внутрішніх і зовнішніх зв'язків, підсилюється кооперація. Ці процеси поступово перетворюють регіони в складний багатогалузевий, взаємодоповнюючий комплекс, окремі складові якого безупинно взаємодіють між собою. Їх поєднує також єдність задач розвитку, що визначаються функціями комплексу в територіальному поділі праці.

Необхідно відзначити, що під регіоном у вузькому (політико-правовому) змісті слова розуміють адміністративно-територіальні утворення. У широкому – територіальні утворення, вільні від адміністративних прив'язок. У цьому змісті „регіон” може означати природо-кліматичну зону; географічну територію; міждержавну територію; економічний або господарсько-екологічний район, історико-культурний ареал і т.п.

У цілому в науці під регіоном розуміється частина території, що володіє спільністю природних, соціально-економічних, національно-культурних і інших умов. Однак при цьому кожна наукова дисципліна віддає пріоритет тому або іншому регіоноутворюючому фактору.

В економіці регіон розглядається як складне поєднання численних ланок виробничих систем і соціальної інфраструктури, об'єднаних єдиною територією, господарською організацією і відповідними управлінськими структурами.

Розглядаючи процес інтеграції стосовно України необхідно звернути увагу і на її протилежність – дезінтеграцію. Ці процеси характеризують зміни внутрішньої єдності економічного простору. Очевидно, що даний аспект функціонування економіки надзвичайно важливий для України.

Міжрегіональна інтеграція є одним з основних напрямків розвитку України. Вона може здійснюватися на різних рівнях. Інтеграції сприяє створення „вертикальних” і „горизонтальних” зв'язків між відповідними структурами регіонів. Розширення таких зв'язків створює важливі передумови

для розвитку інтеграційних процесів і тому заслуговує самої пильної уваги. При створенні можливих варіантів інтеграційних міжрегіональних структур виникає ряд проблем, у тому числі інформаційного характеру.

Так, виділяють, зону вільної торгівлі як перший етап інтеграційного об'єднання. Цей етап пов'язаний зі скасуванням (або скороченням) митних тарифів між країнами-учасниками і збереженням за кожною країною права мати власні тарифні ставки стосовно третіх країн.

Другий рівень розвитку інтеграційного процесу – митний союз. У цьому випадку передбачається створення єдиної митної зони країнами-учасниками. Митна зона повинна захищати інтегрований ринок від проникнення товарів із третіх країн і припускає більш високий рівень координації митної політики.

Наступний етап інтеграції пов'язують зі створенням загального ринку, що припускає можливість вільного пересування не тільки товарів, але і факторів виробництва (капіталу, робочої сили).

Важливо підкреслити те, що матеріально-технічною основою інтеграції економічного простору регіону є, на нашу думку, транспортна і телекомунікаційна система. Бурхливий, але хаотичний розвиток в Україні фінансового ринку мало сприяв міжрегіональній інтеграції. Інвестиційна криза, особливо скорочення централізованих інвестицій, обмежує можливості не тільки посилення інфраструктури, але навіть її фізичного збереження, що в меншому ступені відноситься до систем телекомунікацій, куди в останні роки залучаються значні приватні вітчизняні й іноземні інвестиції.

Соціогуманітарний фактор виробництва стає провідним. Однак наслідки цього процесу до кінця невідомі. Зокрема, не виключена імовірність, що він може несприятливо позначитися на центрах активності, які вже сформувалися.

Таким чином, необхідно відзначити, що основними задачами інтеграції на сучасному етапі є прискорене подолання наслідків економічної кризи в регіонах, завершення в них основних інституціональних перетворень, максимальне використання сприятливих факторів регіонального розвитку. Поряд з цим спеціальною задачею стратегії є подолання тенденцій дивергенції

(посилення неоднорідності) і дезінтеграції (ослаблення єдності) економічного простору. Очевидно, що продовження руху по траєкторії „дивергенція-дезінтеграція” має своєю межею розпад цілісної економіки і єдиної держави. Тому нині необхідно здійснити розворот у напрямку конвергенція-інтеграція.

В основі економічної інтеграції, як ми уже відзначали, лежить взаємна зацікавленість суб'єктів ринку. Уявлення про те, що суб'єкти регіону прагнуть до автаркії, виживанні поодинці і тільки центр і деякі свідомі регіональні лідери піклуються про збереження економічної цілісності країни, на наш погляд є невірним і безперспективним.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ГОРОДА КРУПНОГО РЕГИОНА

А.В. Кудлай, канд.экон.наук, *Харьковский национальный экономический университет*
61001, г. Харьков, просп. Ленина, 9-А

Курс Украины на интеграцию в европейское сообщество требует новых подходов к выработке и реализации такой модели регионального развития, которая отвечает принципам региональной политики ЕС, способствует становлению новых форм сотрудничества в формате “центр-регионы”, а также развитию общепризнанной практики внутреннего межрегионального сотрудничества и международного сотрудничества территорий.

Важное место в региональном развитии занимают крупные города. Их развитие способствует формированию в каждом регионе современных производственных комплексов, способных обеспечить внутренние потребности конкретной территории страны, наращивание экспорта конкурентоспособной продукции и услуг, увеличение объемов производства наукоемкой промышленной продукции на основе рационального использования научного и производственно- инновационного потенциалов.

Темпы и объемы жилищного строительства в последние годы не отвечают потребностям малообеспеченных слоев населения. Поэтому органам местного самоуправления вместе с органами исполнительной власти

необходимо начать активное формирование жилищного фонда социального назначения на основе строительства нового недорогого жилья, реконструкции имеющихся общежитий и жилых домов, передачи жилья из фонда общего и специального назначения в жилищный фонд социального значения.

При недостаточной активности органов местного самоуправления и органов исполнительной власти в сфере экономической поддержки малообеспеченных слоев населения будет усиливаться недовольство населения, что повлияет на социальную стабильность территориальной громады. Поэтому стратегически важно обеспечить надлежащее решение данной проблемы.

Следует отметить, что решить эти проблемы только за счет бюджетных средств города невозможно. Поэтому в управлении развитием города необходимо переходить от администрирования к экономическому партнерству с представителями крупного и среднего бизнеса. Конкретным выражением такого партнерства может стать строительство хосписов, жилых домов для малообеспеченных граждан, детских домов семейного типа, которые должны быть названы в честь тех кто будет финансировать строительство данных объектов. Для реализации таких проектов необходимо создавать новые организационные структуры в виде территориально – корпоративных организаций на принципах акционерных обществ. Их основная задача - инвестирование в реализацию программ развития крупных городов областного значения, в которых проживает основная часть населения региона. Городские лидеры и общественность должны обладать стратегическим видением и разрабатывать перспективные планы развития европейского самоуправления.

Органы местного самоуправления постепенно должны становиться субъектами инноваций и внедрения современных форм менеджмента территориями на основе использования методов социального прогнозирования и социального проектирования для предупреждения несистемности и упорядочения развития территорий проживания городской общины. С этой точки зрения формирование механизма управления развитием крупного города

станет составляющей интеграции с европейскими странами, в которых данное развитие является прогнозируемым и программируемым.

ЗМІНА СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВИХ МІСТ ДОНБАСУ - СТАРОПРОМИСЛОВОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ПЕРЕХІДНОЇ ЕКОНОМІКИ

Ю.В. Лубенченко, *Київський національний університет будівництва і архітектури*
83015, Україна, м. Донецьк, вул. Челюскінцев, 198 б КП «Управління генерального плану м. Донецька»

Соціально-політичні зміни в Україні в ході трансформаційного процесу тісно пов'язані зі зрушеннями в системі міського розселення. Процес трансформації - багатопланове явище, що характеризується політичними, економічними й соціальними змінами, він пов'язаний з перебудовою політичної системи й суспільних інститутів, ліквідацією існуючих соціальних структур, з умовами життя й трудових відносин, що змінилися, і загальною переоцінкою системи цінностей. Промислові міста Донбасу опинилися в дуже складному становищі. Як показує вітчизняний досвід реконструкції промислових територій, переслідувалися зовсім різні цілі на окремих етапах розвитку містобудівної політики країни. В радянський період, в умовах адміністративно-командної політики держави, коли земля не мала визначеної ціни (50 - 80-ті роки), в процесі реконструкції промислових територій вирішувалися задачі упорядкування планувальної структури кварталів підприємств, або модернізація застарілого (довоєнного) виробництва. Територія міст розросталась, набувала складної неупорядкованої планувальної структури, щільність забудови була низькою, це було наслідком відсутності ціни на землю. Приоритетні міські території віддавалися під нове виробництво. Промислові території розташовувалися в безпосередній близькості від житлової забудови.

За роки незалежності в Україні відбулися істотні структурні зміни в галузі важкої промисловості. Наслідком цих перетворень з'явилися нефункціонуючі території, або набагато скоротили обсяги виробництва заводи,

що знаходяться в межах міста і є перешкодою для розвитку і втілення містобудівної концепції, яка передбачає винос виробництва за міські межі, або перепрофілювання промислових територій для інших, пріоритетних для великих промислових міст напрямків розвитку. На даний момент велика частина промислових територій не функціонує на повну потужність (всього лише на 20-30%). Потрібні спеціальні заходи, які спроможні зупинити деградацію і стимулювати розвиток міста.

Комплексна реконструкція збиткових промислових територій є одним з реальних засобів зміни напрямку розвитку не тільки промислово-господарчого комплексу міст Донбасу, але й міської структури в цілому, враховуючи сталий розвиток Донецька, Макіївки, Горлівки, Єнакієве, Маріуполя.

Генеральний план – це головні правила, що визначають стратегію розвитку міста. Одним з важливих аспектів є пошук нових шляхів відродження тих територій, які на даний момент є збитковими. Згідно із затвердженою в 2002 році генеральною схемою планування території України та визначеними напрямками розвитку територій країни позначилась і стратегія розвитку міст Донбасу (старопромислового району України), а саме і міста Донецька. Запланований міжнародний транспортний коридор Європа – Азія буде проходити транзитом крізь Донецьку область в районі міста Авдіївка для зв'язку з Донецькою, Харківською та Луганською областями. Таким чином на півночі міста Донецька в майбутньому може з'явитися унікальний транспортно-перевалочний вузол: міжнародний аеропорт, міжнародний транспортний коридор та залізнична станція. Такий вузол звичайно потребує формування інфраструктури терміналів, об'єктів обслуговування та інших. Таким чином, вже формується нова стратегія розвитку міста і регіону в цілому. Якщо віддати перевагу розвитку новітніх технологій, розвитку банківських послуг, телекомунікацій, можна б було не відроджувати старі галузі важкої та вуглевидобувної промисловості, визволити цінні міські території від промислової забудови, що дозволить оздоровити екологічний стан міста. Згідно моделі Фішера-Кларка та зарубіжному досвіду реконструкції промислових

територій старопромислових районів Європи найефективнішим рішенням стане зміна стратегії розвитку промислових міст Донбасу, а саме Донецька, на третинний та четвертинний сектор економіки на перетині важливих міжнародних торгівельних та політичних шляхів.

Отже, самий густо населений регіон України – Донбас стоїть зараз перед важливим рішенням зміни стратегії розвитку. І це рішення дозволить промисловим містам запобігти екологічній катастрофи та оздоровить міську структуру шляхом підвищення ефективності використання цінних територій та зміни функціонального використання.

ПОДГОТОВКА, СОГЛАСОВАНИЕ, УТВЕРЖДЕНИЕ И РЕАЛИЗАЦИЯ СХЕМ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В.И. Римшин, чл.-кор. РААСН, д-р техн. наук, **Р.Х. Бикбов**, канд.техн.наук,
Л.И. Шубин, **Е.А. Омельченко**

*Московский институт коммунального хозяйства и строительства;
Тюменский государственный архитектурно-строительный университет;
Научно-исследовательский институт строительной физики Российской академии
архитектуры и строительных наук;
Московский институт коммунального хозяйства и строительства.*

Подготовка схем территориального планирования субъектов РФ осуществляется на основании результатов инженерных изысканий в соответствии с требованиями технических регламентов, с учетом программ в области государственного экономического, экологического, социального, культурного и национального развития субъектов Российской Федерации, положений о территориальном планировании, содержащихся в документах территориального планирования Российской Федерации, документах территориального планирования муниципальных образований, а также с учетом предложений заинтересованных лиц.

Проект схемы территориального планирования субъекта РФ до ее утверждения подлежит *обязательному* согласованию с уполномоченным федеральным

органом исполнительной власти, высшими исполнительными органами государственной власти субъектов РФ, имеющих общую границу с субъектом РФ, обеспечившим подготовку проекта схемы территориального планирования, и органами местного самоуправления муниципальных образований, применительно к территориям которых подготовлены предложения по территориальному планированию. Это определено в ч. 3 ст. 15 Градостроительного кодекса. И в этой же части содержится отсылка к положениям ст. 16, в которой установлен порядок согласования.

Срок согласования проекта схемы территориального планирования субъекта РФ не должен превышать трех месяцев со дня его направления на согласование в соответствующие органы государственной власти и органы местного самоуправления.

Заключения на проект схемы территориального планирования субъекта Российской Федерации, направленные согласующими органами, могут содержать положение о согласии или несогласии с таким проектом. Принятое решение должно быть обосновано.

В случае непоступления в установленный срок в высший исполнительный орган государственной власти субъекта РФ заключений согласующих органов проект схемы территориального планирования субъекта РФ считается с ними согласованным.

В случае поступления от одного или нескольких согласующих органов заключений, содержащих положения о несогласии с проектом схемы территориального планирования субъекта РФ с обоснованием принятого решения, высший исполнительный орган государственной власти субъекта РФ *в течение 30 дней* со дня истечения установленного срока согласования такого проекта принимает решение о создании согласительной комиссии. Максимальный срок работы согласительной комиссии не может превышать трех месяцев.

Реализация схемы территориального планирования субъекта Российской Федерации осуществляется на основании плана реализации схемы территориального планирования Российской Федерации, который утверждается

высшим исполнительным органом государственной власти субъекта РФ в течение трех месяцев со дня утверждения такой схемы.

Нормы о содержании документов территориального планирования субъектов РФ, порядке подготовки, согласования, утверждения и реализации указанных документов в полной мере соответствуют полномочиям органов государственной власти субъектов РФ, установленным Федеральным законом от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».

Таким образом, в результате принятия Градостроительного кодекса и внесения изменений в Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» законодательно определены полномочия органов исполнительной власти субъектов РФ в вопросах градостроительной деятельности и детально регламентированы их полномочия в части, касающейся утверждения и реализации документов территориального планирования.

МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫМИ ПРОЦЕССАМИ В РЕГИОНАХ НА ОСНОВЕ КЛАСТЕРОВ

Н.А. Глухова, *Севастопольский национальный технический университет*

В настоящее время актуальным является вопрос о выборе наиболее эффективного инструментария управления инновационной деятельностью для повышения конкурентоспособности региона. Существует большое количество различных теорий формирования и развития конкурентоспособности, одной из которых является теория кластерного управления экономикой. Концепция кластера представляет собой перспективный инструмент для анализа экономики региона, формирующий новый взгляд на роль региональных органов власти, предприятий и других организаций, стремящихся к повышению своей конкурентоспособности

Существуют различные варианты построения кластеров. Выбор варианта зависит от наличия объективных предпосылок формирования кластеров на конкретной территории (заинтересованность предприятий в сотрудничестве, сложившиеся механизмы взаимодействия между предприятиями, инновационный уровень производства и т.д.), готовности органов власти к диалогу с бизнесом на условиях партнерства, развития инфраструктуры поддержки бизнеса и других факторов.

Для инновационного развития и повышения конкурентоспособности региона целесообразно выделение кластеров с учетом научно-инновационного потенциала, уровня хозяйствования данной территории, специфики развития разных сфер деятельности.

Инновационное развитие региона определяется инновационным потенциалом и состоянием процесса передачи знаний в производство. Для организации процесса создания знаний и механизма их передачи необходимо создание структуры, обеспечивающей взаимосвязь науки, образования и производства в виде инновационного кластера. Инновационный кластер является наиболее эффективной формой достижения высокого уровня конкурентоспособности производимых инновационных продуктов и представляет собой своеобразную форму объединения участников кластера и инфраструктурного комплекса, которая дает возможность более быстро и эффективно распределять новые знания, научные открытия и изобретения. Инновационный кластер создается на основе уже имеющихся и действующих предприятий и организаций через реорганизацию и новое структурирование. Основным принципом формирования инновационного кластера является выбор приоритетных направлений научно-технического и технологического развития экономики территории с учетом научного и инновационного потенциала объектов, привлекаемых для решения поставленных задач. Модель региональной инновационной системы на основе кластера (рисунок) позволяет создать условия для интеграции науки и ВУЗов с промышленностью.

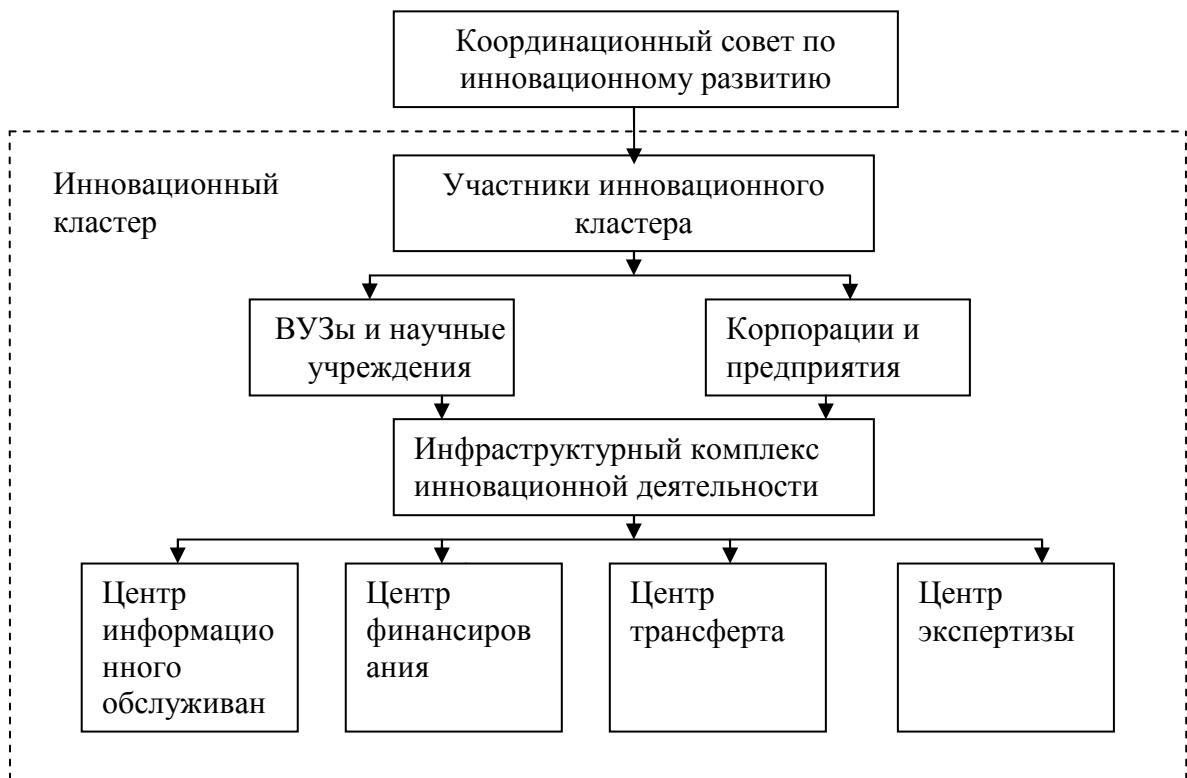


Рисунок – Модель региональной инновационной системы на основе кластера.

Инфраструктурный комплекс становится важным фактором усиления отдачи науки, интеграции ее основных звеньев с производством, а также создает благоприятные условия для развития научно-инновационных и технологически ориентированных предприятий и фирм. Процесс интеграции инфраструктурного комплекса достаточно сложный и долговременный.

БАЗОВІ ПОКАЗНИКИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

О.М. Любченко, канд.екон.наук, Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України

Глобальний і міждержавний рівні економічної безпеки являють собою системні утворення суб'єктів макроекономічних відносин.

Сутність і властивості державного рівня системи економічної безпеки виявляються через загальнонаціональні, державні економічні інтереси, міру взаємосприяння господарюючих суб'єктів і структур держави, досягнення можливого або прийнятного рівня стійкого, безпечного економічного розвитку.

На нашу думку, враховуючи основну функціональну характеристику систем економічної безпеки, можна виділити шість груп базових показників економічної безпеки України.

Першу групу утворюють основні соціально-економічні показники розвитку країни, розглянуті в динаміці. В цю групу варто включити: чисельність постійного населення; показник природного приросту населення, середньорічна кількість зайнятих (у тому числі офіційно зареєстрованих); показники прийому і звільнення працюючих у галузевому розрізі, заробітна плата і рівень доходів населення, обсяги виробництва промислової продукції; показники продуктивності праці, співвідношення доходів десяти відсотків найбільш багатих і найбільш бідних прошарків населення; показники, що розкривають стан і динаміку економічних злочинів в Україні.

У другу групу доцільно включити показники, які відображають стан і динаміку розвитку професійно-освітніх ресурсів країни. В тому числі, показники рівня загальної і професійної освіти населення, кваліфікації основних груп працівників, їх відповідність рівню і складності виконуваних робіт; показники числа студентів на десять тисяч жителів, у тому числі студентів, що навчаються за спеціальностями інженерно-технологічного, економічного профілю; показники розвитку матеріальної, інформаційної бази ВУЗів, складу аспірантів, докторантів науково-технічного, економічного профілю, склад дослідників за галузями економіки; показники виконання науково-технічних робіт, створення передових виробничих технологій, витрат на технологічні інновації за галузями економіки та видами діяльності.

Третю групу утворюють показники, що розкривають ресурсно-речові, матеріальні можливості країни для забезпечення прийнятного рівня економічної безпеки, у тому числі: показники основних фондів за галузями економіки та видами діяльності, введення, ліквідації, зносу промислово-виробничих основних фондів за галузями економіки; показники й індекси фізичного обсягу промислового виробництва, структури витрат, обсягів і структури експорту й імпорту.

У четверту групу входять показники фінансових можливостей і фінансової безпеки країни та її економічної системи. До числа таких показників варто віднести: сальдований фінансовий результат діяльності підприємств і організацій за галузями економіки; показники формування і використання коштів, структури витрат та оборотних активів; показники заборгованості підприємств і організацій за галузями економіки, розподілу кредиторської і дебіторської заборгованості.

У п'яту групу варто віднести показники й індекси інвестиційної активності економіки України. Серед них: показники інвестицій за галузями економіки, формами власності в основний капітал, залучення інвестицій в основний капітал, показники іноземних, зовнішніх інвестицій у високотехнологічне виробництво, у наукомісткі сфери в співвідношенні з загальним обсягом іноземних інвестицій; показники інвестицій, спрямованих у розвиток професійної освіти, науки, внутріфірмової підготовки кадрів.

У шосту групу доцільно включити показники, що відображають правові, організаційно-управлінські ресурси забезпечення економічної безпеки. У тому числі, показники формування нормативно-правової бази забезпечення безпечного, стійкого економічного розвитку країни; показники, що відображають процес формування відповідних структур забезпечення економічної безпеки в системі державної влади і місцевого самоврядування; показники організаторської, координаційної, інформаційно-аналітичної діяльності відповідних структур із сприяння і забезпечення економічної безпеки країни.

Сукупність даних показників створює вихідну, первинну базу для аналізу характеру і ступеня реалізації в Україні основних функцій системи економічної безпеки.

Таким чином, можна зробити висновок про те, що система економічної безпеки являє собою такий комплекс відносин вибірково-залучених суб'єктів господарювання, економічної діяльності, соціально-політичного управління та регулювання, коли ці відносини набувають характеру взаємосприяння,

спрямованого на підвищення результативності господарювання, стабільності й безпеки економічної життєдіяльності.

Використання групових показників економічної безпеки актуалізує проблематику пошуку і використання адекватних та надійних методів і засобів економічного аналізу, виміру базових об'єктивних характеристик і суб'єктивних ресурсів економічної безпеки країни.

ДО ПИТАННЯ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ ПАЛИВНО-ЕНЕРГЕТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ ПОЛТАВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

М. С. Самойленко, *Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*
36011, Україна, м. Полтава, Першотравневий проспект, 24

Енергетична залежність українського споживача від російського постачальника та неготовність України до ринкових цін на енергоресурси визначає актуальні напрями розвитку країни.

Головними проблемами, які з кожним днем набувають ще більш важливого значення для розвитку України та регіонів, є висока енергомісткість виробничих потужностей, їх застарілий технічний фонд, практичне невикористання альтернативних видів палива, низька активність впровадження енергоефективних технологій та слабкий контроль за використанням енергетичних ресурсів. Не втрачає актуальності і проблема стабільного забезпечення економіки енергоресурсами.

Відомо, що Україна знаходиться у вигідному географічному положенні. Крім того, беззаперечним є факт наявності запасів природних ресурсів. Так, за період 2007 року в Україні було видобуто 4060,2 тис. тонн нафти з газовим конденсатом (у т.ч. НАК “Нафтогаз України” – 3689,3 тис. тонн), що складає третину від імпортованої нафти. При цьому спостерігається зменшення обсягів видобутку в порівнянні з 2006 роком на 74,2 тис тонн (у т.ч. НАК “Нафтогаз України” - на 65,7 тис. тонн). Крім того у 2007 році було видобуто 18816,0 млн. куб. м нафти з газу, що порівняно з 2006 роком менше на 225,8 млн. куб. м (у

т.ч. НАК “Нафтогаз України” –17558,9, обсяги видобутку в порівнянні з 2006 роком зменшились на 79,6 млн. куб. м).

На території Полтавської області розміщена 681 свердловина, з яких добувається 38 % українського газу та 24 % нафти. Крім того у 2007 році на території Полтавщини було завершено буріння пошукової газової свердловини “Будівська – 1”, в результаті отримано промисловий прилив газоконденсату.

Проте актуальним залишається питання розвитку регіону, на який впливають негативні процеси щодо фінансових домовленостей НАК “Нафтогаз Україна”. Так на кінець 2007 року компанія мала заборгованість перед Полтавською областю в розмірі 16 млн. гривень, що стримує розвиток інфраструктури регіону.

В напрямку розвитку ПЕК та соціальної інфраструктури населених пунктів Полтавської області у 2007 році Міністерством палива та енергетики України і Полтавською облдержадміністрацією укладено договір про співпрацю. Міністерство зобов’язалося забезпечити стабільне і безперервне постачання природним газом і електроенергією населення і підприємства області, а також підготувати програму розвитку газових та енергетичних розподільчих мереж регіону на період до 2011 року. В свою чергу Полтавською облдержадміністрацією передбачена допомога в питаннях про відведення земельних ділянок для потреб підприємств нафтогазового та електроенергетичного комплексу, а також у отриманні спеціальних дозволів на користування надрами.

Необхідно відмітити, що для розвитку ПЕК та стабільного забезпечення економіки України та Полтавського регіону енергоресурсами, зниження енергомісткості продукції, енергозбереження у всіх сферах господарювання необхідне здійснення інноваційної політики за такими напрямками:

- 1) надання кредитів на реалізацію інноваційних та інвестиційних проектів по впровадженню передових технологій по видобутку нафти і газу;

- 2) фінансова підтримка інноваційних та інвестиційних проектів по впровадженню передових енергозберігаючих технологій різних галузей

промисловості;

3) розробка механізмів законодавчого та нормативно-правового стимулювання розвитку паливно-енергетичного комплексу як України, так і Полтавського регіону – основної складової цього комплексу.

ИНТЕГРИРОВАННАЯ МОДЕЛЬ ПРОЕКТНОГО УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ РАЗВИТИЕМ ГОРОДА В СИСТЕМЕ «ОБЩЕСТВО- ПРИРОДА»

А. Л. Шаповалов, *канд.техн.наук*, **Н. В. Гринчак**, *канд.техн.наук*,
Д. А. Волков, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

В докладе предложена модель проектного управления устойчивым развитием города на базе методологии устойчивого развития в системе «общество-природа». В этой методологии базовый принцип определяется так: проектируемая система должна обеспечить сбалансированное взаимодействие с окружающей средой, согласованное с законом сохранения мощности и законом развития планетарной Жизни. Закон сохранения мощности гласит, что полная мощность (N) на входе в систему равна сумме полезной мощности (P) и мощности потерь (G) на выходе системы. Она позволяет соизмерить различные проекты и действия с законами природы.

Для решения задач проектного управления используются суммарные потоковые мощности $N(t)$, $P(t)$, $G(t)$ на основе которых, определяются основные интегральные критерии-измерители проектов (t – период времени):

- Социальное могущество: $P(t) = \sum N(t) \eta(t) \varepsilon(t)$, ГВт,

где, P - суммарное производство, $\sum N$ - суммарное потребление энергоресурсов, η - (КПД технологий); ε - качество управления ($\varepsilon = 1$ - есть потребитель; $\varepsilon = 0$ - отсутствует потребитель).

- Качество жизни человека: $KЖ(t) = \tau_A(t) U(t) q(t)$, [кВт·час], где,

τ_A - среднее время активной жизни человека; U (уровень жизни) - отношение совокупного продукта P на душу населения M , кВт; q (качество среды) - отношение мощностей потерь G текущего и предыдущего года.

Интегральные критерии являются расчетной базой для анализа эффективности, выбора и реализации проектов для устойчивого ускоренного роста социального могущества и качества жизни в городе.

ІНТЕГРАЛЬНИЙ СИСТЕМНИЙ ПІДХІД В ЕФЕКТИВНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗОВНІШНЬОГО ОСВІТЛЕННЯ МІСТА

Х.І. Харенко, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Сучасна економіка крупних, середніх і малих міст, підприємств і організацій є комплексом самих різних систем: економічних, соціальних, науково-технічних, юридичних, житлово-комунальних, архітектурно-будівельних, транспортних, енергетичних, екологічних, інформаційних і т.п.

Всі ці системи ефективно функціонують лише в умовах єдиного злагодженого комплексу. За рахунок сумісної злагодженої взаємодії різних систем утворюється додатковий ефект, який не можливо отримати при ізольованому застосуванні кожній з цих систем.

Планування розвитку міського господарства пов'язано з функціонуванням підприємства і організацій всіх форм власності, беруть участь у фінансуванні будівництва, розширення й реконструкції комунальних об'єктів та інженерних мереж. В Україні створено ринковий механізм управління підприємствами, об'єднаннями та організаціями системи життєзабезпечення міста. Внаслідок технологічних особливостей галузі й умов формування сучасних систем життєзабезпечення міських територій більшість підприємств житлово-комунального господарства, пов'язаних з мережним постачанням ресурсів, займають монопольне положення на обслуговуванні ними території (є природними локальними монополіями). При цьому географічні межі товарних ринків, як правило, визначаються адміністративними границями міст, районів. Істотною особливістю комунальної інфраструктури є прояв негативних наслідків монопольного положення підприємств - постачальників і виробників послуг, не тільки у необґрунтованому завищенні цін і тарифів на них, але й у

їхній незадовільній якості, надійності й екологічній безпеці при неможливості споживача відмовитися від даних видів послуг.

Об'єктом дослідження в роботі обрано Харківське комунальне підприємство «Міськсвітло». За своїм основним виробничим призначенням воно займається експлуатацією устаткувань електромереж зовнішнього освітлення в місті, обслуговуванням електромереж зовнішнього освітлення, всі види ремонтів, модернізацією та реконструкцією устаткування електромереж зовнішнього освітлення, виконанням проектних робіт, святкова ілюмінація міста, будівництво повітряних та кабельних мереж ЛЕП. При визначенні стратегії господарської діяльності підприємство керується Конституцією України, чинним законодавством України, Галужевими комунальними нормами ГКН 04.00.019-2004 «Порядок проведення ремонту та утримання об'єктів міського благоустрою» , ГКН 02.08.008-2002 «Виробничі показники часу з поточного ремонту та обслуговування об'єктів зовнішнього освітлення», нормативно-правовими актами. Головними завданнями в галузі комунальної інфраструктури є підвищення надійності й ефективності діяльності комунальних підприємств, раціональне використання природних ресурсів і виробничого потенціалу.

Для досягнення поставлених завдань підприємству необхідне здійснення комплексу заходів, спрямованих на:

- удосконалення системи регулювання діяльності комунальних підприємств - природних монополістів;
- демонополізацію видів діяльності, що не відносяться до сфер природних локальних монополій, і формування конкурентних ринків;
- удосконалення системи договірних взаємин постачальників споживачів комунальних послуг;
- створення стимулів для енерго - та ресурсозбереження як у виробника, так і в споживачів комунальних послуг.

При оцінці ефективності виробничої діяльності організацій, об'єднань або їх підрозділів необхідно вибирати таку систему економічних, соціальних,

техніко-економічних, якісних і кількісних показників, яка б реально відображала результати роботи і показувала можливі внутрішні резерви.

Побудова оптимальної системи показників - складна, багатоаспектна проблема, яка практично зводиться до цілого комплексу поетапно вирішуваних показових задач. Представляється, що спочатку повинна бути розроблена спеціальна система критеріїв відбору результатних (узагальнювальних) показників.

Для розробки і використання програм розвитку підприємства зовнішнього освітлення міста можна рекомендувати застосування інтегральних (комплексних) систем. Для отримання додаткового маржинального ефекту професором Ковалевським Г.В. розроблений інтегральний системний підхід. Він відрізняється від традиційних підходів тим, що, узагальнює на новому вищому рівні всі системи в єдину інтегральну систему (останні фіксується, виражається у вигляді єдиної моделі комплексу економіко-математичних моделей кожній з локальних, приватних систем). Інтегральний системний підхід (ІСП) об'єднує економічні, соціальні, управлінські і юридичні заходи в єдину цілісну інтегральну систему. На думку автора, використання ІСП дасть можливість ефективного організації діяльності підприємства зовнішнього освітлення міста.

Ефективна система організації виробництва на основі інтегрального системного підходу стимулює комунальні підприємства до скорочення витрат на виробництво комунальних послуг, ощадливого використання фінансових і природних ресурсів.

СПЕЦИФІКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНУ

Ю.В. Ткаченко, *Черкаський державний технологічний університет*
18006, Україна, м. Черкаси, б-р Тараса Шевченка, 460

Сутність і стратегія забезпечення економічної безпеки не обмежуються проблемами економічного зростання на основі конкуренції, розвитку

споживчого й інвестиційного попиту. Вони повинні містити у собі також створення ринку цінних паперів, вирішення задач оптимізації відносин власності і менеджменту, а також гнучкого державного регулювання ринкової економіки.

Забезпечення економічної безпеки – це гарантія незалежності країни, умова стабільності й ефективності життєдіяльності суспільства, досягнення успіху – так стверджує академік Л. Абалкін. І з цим не можна не погодитися. Адже для забезпечення безпеки країни насамперед необхідна економічна стабільність, впевненість у завтрашньому дні.

Економічна безпека на рівні регіону визначається впливом тих же умов і факторів, що й економічна безпека на рівні країни в цілому. Однак існують певні особливості та специфіка забезпечення економічної безпеки регіону:

- різне територіальне розташування регіонів;
- природно-кліматичні особливості кожного регіону, які багато в чому визначають його розвиток, спеціалізацію промисловості і сільського господарства, впливають на умови життя населення регіону в цілому;
- наявний ресурсний потенціал, від якого залежить розвиток промисловості, і, відповідно, рівень витрат, пов'язаних з її ресурсним забезпеченням.

Таким чином, фактори, що впливають на економічну безпеку регіону, аналогічні факторам, що впливають на економічну безпеку країни в цілому.

Для запобігання і подолання кризових ситуацій у економіці регіону необхідні наступні заходи:

- участь регіонів у формуванні національного ринку;
- участь регіонів у ліквідації кризових ситуацій на інших територіях;
- підтримка й організація розвитку науково-технічного потенціалу, спрямованого на забезпечення економічної незалежності України;
- створення нормальних умов життєдіяльності;
- попередження міжнаціональних конфліктів;
- недопущення кризових ситуацій, що можуть викликати збої в

постачання стратегічних видів продукції в інші регіони.

Таким чином, економічна безпека регіону є основною складовою національної безпеки.

Виходячи з вищевикладеного, пріоритетними задачами регіональної економічної політики, спрямованими на підвищення економічної безпеки, є:

- реструктуризація економіки: розвиток галузей найбільш прибуткових і перспективних на даний період, а також галузей, що мають довгострокові перспективи;

- пошук і активізація власних джерел розвитку;

- створення територіально-виробничих комплексів, орієнтованих на ринкову кон'юнктуру;

- розвиток міжрегіональних інфраструктур.

Отже, нехтування економічною безпекою може призвести до катастрофічних наслідків: занепаду господарства, підриву системи життєзабезпечення нації аж до втрати суверенітету країни.

ПРО ПЕРСПЕКТИВИ Й СУПЕРЕЧНОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ХАРКІВЩИНИ

І.А. Островський, *канд.екон. наук*, **К.С. Горбачова**, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Сталий розвиток регіонів України зіштовхується з проблемою вибору оптимальних рішень з участі в міжнародних інтеграційних процесах, інколи пошуку компромісу. Наприклад, вступ нашої держави до СОТ загострив проблему розвитку інших інтеграційних форм, які передбачають надання деяких пільгових режимів або інших винятків. Одночасно світовий досвід підкреслює необхідність розмаїття економічних підходів, зокрема, інституціональних форм міжнародних інтеграційних процесів.

Україна завдяки вигідному географічному положенню має великі потенційні можливості для розвитку транскордонного співробітництва, тому

що 19 з 25 її областей є прикордонними, а зовнішній кордон – найдовший серед європейських країн. Маючи спільні кордони з багатьма європейськими державами (Росія, Молдова, Румунія, Словаччина, Угорщина, Польща), наша країна повинна використовувати можливість розвитку транскордонного співробітництва.

Велике значення наділяється транскордонному співробітництву в рамках єврорегіонів, яка розглядалася як спосіб будівництва нового економічного і громадського порядку в Європі. Назва єврорегіон стало загальним найменуванням для всіх форм співпраці в Європі, що виходить за межі національних кордонів.

На кордонах України вже діють 7 єврорегіонів: «Буг», «Карпатський», «Нижній Дунай», «Верхній Прут», «Дніпро», «Слобожанщина», «Ярославна», до складу яких входять Волинська, Закарпатська, Івано-Франківськ, Львівська, Одеська, Сумська, Чернівецька, Харківська області. Це ефективний шлях для регіонів зробити свою економіку конкурентоспроможною, істотно знизити рівень безробіття, що особливо важливо для західних областей. Незважаючи на наявність статутних документів, вказані єврорегіони з українськими учасниками не є юридичними особами.

Транскордонне співробітництво між Росією і Україною могло б стати одним з локомотивів розвитку міждержавних зв'язків загалом. У зв'язку з цим представляють особливий інтерес кроки адміністрацій Харківської і Белгородської областей по функціонуванню єврорегіону "Слобожанщина". Статистика підкреслює перспективну динаміку, насамперед, торговельних відносин, з яких, як свідчить світовий досвід, починається диверсифікація зовнішніх зв'язків. Частка Белгородської області складає 15,1% у загальноросійському обсязі торгівлі Харківщини, що підкреслює глибину взаємозалежності двох областей. Крім того, Харківську і Белгородську області об'єднують вікові культурні й економічні зв'язки. Вони входили до

Таким чином, передумови транскордонного співробітництва сусідніх регіонів України і Росії, зокрема Харківської і Белгородської областей,

витікають з дії як соціально-економічних, так і політичних, гуманітарних факторів.

Розвиток прикордонних взаємовідносин Белгородської та Харківської областей потребує розвитку з історичними умовами і політичним становищем. Це дасть змогу вирішувати складні економічні, екологічні та політичні питання.

СТРАТЕГИЯ И ТАКТИКА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ ДЛЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ

В.И. Торкатюк, д-р техн.наук, И.А. Полчанинова, И.А. Хорошко, А.Л. Даниленко, Е.Ю. Гайко, Н.А. Олейников, Н.Г. Красникова
Харьковская национальная академия городского хозяйства
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

На современном этапе социально-экономического устойчивого развития городов Украины, с целью обеспечения комплексного подхода по формированию благоприятного инвестиционного климата в Украине, а также активизации инвестиционной деятельности Указом Президента Украины утверждена Программа развития инвестиционной деятельности Украины на 2002-2010 гг.

Мировая практика показывает, что иностранные инвестиции содействуют процессу модернизации стран с переходной экономикой и их включение в общемировую экономическую систему. Можно выделить основные положительные аспекты привлечения иностранных инвестиций для устойчивого развития городов:

- стабилизация хозяйственного и финансового положения;
- активизация предпринимательской деятельности;
- модернизация, следствием которой является увеличение и расширение экспорта, формирование конкурентной среды, позитивное влияние на платежный баланс.

Нынешнее положение экономики городов Украины приводит к поиску различных источников инвестирования внутренних процессов и создания

рыночной інфраструктури. Необхідність іноземних інвестицій в економіку міст України обумовлена рядом причин:

- необхідність поповнення обмежених внутрішніх накопів капіталу і забезпечувати їх фінансування;
- роль іноземних інвестицій в забезпеченні ноу-хау;
- роль іноземних інвестицій в доступі до зовнішніх ринкам.

Опыт стран, привлекавших иностранный капитал, показывает, что для масштабного и активного участия в процессе привлечения иностранных инвестиций для устойчивого развития городов Украины необходимо сбалансировать нормы прибыли, уровни риска, стимулы и гарантии. Так, например, в Англии, США, Франции существуют налоговые льготы, как освобождение от налогов на прибыль на 10 лет и уменьшение земельного налога.

Таким образом, Украина может использовать опыт иностранных государств для преодоления инвестиционного кризиса устойчивого развития городов. Явно, что система мер должна быть стабильной, необходимо применять дифференцированный подход к стимулированию инвестиций.

КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО РОЗГЛЯДУ МІСТА ЯК ДИНАМІЧНОЇ СИСТЕМИ

Р.Е. Гуляк, *Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Глибоке вивчення теорії міста, об'єктом аналізу якої є явище, що характеризується своєю багатоаспектністю, дає можливість для дослідження урбанізаційних процесів та розкриття регіональних, національних особливостей формування, розвитку і функціонування міст в умовах різних суспільно-економічних формацій. В залежності від аспекту дослідження міста формується конкретний підхід до його вивчення. В умовах накопичення різними науками матеріалу про вивчення такого явища як місто, актуальним стає процес

досконалого розуміння його природи, причин виникнення та умов подальшого формування.

Підходів до вивчення міста може бути безліч, але сутність явища розкривається на основі глибокого аналізу таких його елементів, як територія з її географічними особливостями, населення, а саме суспільство з різноманітними процесами, що протікають в ньому, та матеріально-технічне середовище, як результат впливу суспільства на природу та територію, на якій воно мешкає. Безумовно, що системоутворюючі ознаки елементів об'єкту, як системи залежать від задач дослідження, тоді безперечним є і те, що ознак може бути безліч і, що місто може вважатися «багатокомпонентною» системою. Виходить, що місто виявляється хаотичним змішенням різних сторін від безлічі систем, лад в яких наводиться кожного разу залежно від задач дослідника. Проте по відношенню до міста, як до складної і динамічної системи, визначальним моментом в її вивченні повинна бути соціально-економічна орієнтація в теорії розвитку міста. Саме ця орієнтація і робить місто, перш за все соціально-економічним явищем, а вже потім за необхідністю іншим, оскільки ракурсів для аналізу об'єкту може бути безліч.

Для достатньо комплексного розуміння міста та управління його розвитком можна виділити три найважливіші підходи, а саме: соціологічний, економіко-географічний та архітектурно-будівельний. Саме ці підходи та науки, у рамках яких вони діють, утворюють взаємозалежність. Якщо для економіки, географії або соціології місто - один з об'єктів вивчення, то для містобудування він виявляється єдиним об'єктом. Особливо виразно роль містобудування виступає в том, що саме в його підходах розвивалася перетворююча діяльність суспільства по планомірному перетворенню адміністративно-територіальних одиниць: районне планування, розробка генеральних планів розвитку міст і т.п. Теоретичний зріз архітектурно-планувального і містобудівного пояснення міста не мало важливий і для регіоналістів, і для соціологів хоча б тому, що для представників містобудівної науки цілісне розуміння міста є аксіомою. Необхідність постійно

пов'язувати в рамках поселення місця праці, споживання, житла, місця для культурно-побутового відпочинку вже сама по собі припускає і розподілу цілісності розуміння міста і її синтезу. Саме тому для планувальника системоутворюючі зв'язки міста - це зв'язки між його різними функціональними елементами. Практична доцільність підходу, відповідно до якого місто аналізується по функціональній ознаці (виробництво, обслуговування, управління) і по критерію виділення структурно-планувальних одиниць, дозволяє найбільш повно досліджувати процес його функціонування. Таке тлумачення відображає певну сторону цілісності міста. Але тільки одну, опис якої ще не розкриває місто як соціально-економічну цілісність.

Соціальна складова у розумінні міста розкривається за допомогою соціологічного підходу. В соціологічному підході до створення теорії міста, в основі лежить розуміння міста як специфічної форми спільності людей, що є складним соціальним явищем. Місто, виступаючи спільністю людей, не може до кінця розкрити свого змісту, адже визначальною спільністю є не місто, а його населення. Прагнення виділити дві ці сторони і пояснити їх зв'язок (а це по суті і є одна з проблем теорії міста) характерно для соціології. Соціологічна традиція в трактуванні зв'язку соціального і просторового моменту міста характеризується розглядом, перш за все, саме тієї сторони зв'язку, що виражає специфічно міський початок в його зіставленні сільському, тобто в підвищенні його значення і зростання, викликаного безліччю причин.

Регіонально-економічний підхід є завершаючим у комплексному розумінні сутності міста. Саме він зв'язує соціальну, економічну, матеріально-просторову складові та на основі цього дозволяє перейти до такого соціально-економічного процесу як урбанізація. Урбанізація є становлячим процесом розвитку суспільства, і розглядається не паралельно з суспільством, а як результат його розвитку та впливу на екологічну та матеріально-технічну підсистеми міста. Зв'язок розвитку суспільства, міського і сільського образу життя з урбанізацією - явище об'єктивне і дослідження її цілком правомірно, питання тільки в тому, які висновки робляться в процесі такого дослідження. Результатом такого

дослідження має бути розкриття суттєвих та характерних ознак міста, причин його виникнення. Отримані результати створюють умови для його комплексного розуміння та формування в рамках регіональної економіки коректного за своїм обсягом та об'ємом визначення поняття «місто», що і є основою для подальших досліджень у напрямку міських та урбанізаційних процесів.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА КАК БАЗИС ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ

Р.В. Степанов, *Национальный технический университет "Харьковский политехнический институт"*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Фрунзе, 21

Повышение конкурентоспособности отечественной экономики в современных условиях, прежде всего, связано с выпуском инновационной продукции, совершенствованием институциональной и инфраструктурной основы экономических и производственных отношений взаимодействия субъектов хозяйствования. Решение этой задачи требует наиболее полного использования имеющегося производственного инновационного потенциала и его модернизации, что служит базой для создания новых продуктов, конкурентоспособных на международном уровне. При этом, необходимо отметить, что в научных исследованиях не существует единого мнения относительно определения сущности термина «инновационный потенциал», что является в настоящее время предметом научной дискуссии и рассматривается с нескольких точек зрения, что отображено на рисунке 1.

На основе представленной теоретической базе, можно сделать вывод, что реализация инновационного потенциала развития экономики Украины лежит в области модернизации производственного и использования природно-ресурсного потенциала в направлении повышения их целевой отдачи. Процесс обновления производственного потенциала предполагает первоначальный анализ существующей материальной базы, т.е. изучение состояния основных

средств: динамику их стоимости, износа, инвестиций в их обновление и расширение.

Необходимо отметить, что основные средства – это материальные активы, которые использует предприятие с целью производства или поставки товаров, предоставления услуг, сдачи в аренду другим лицам или для совершения административных и социально-культурных функций, ожидаемый срок полезного использования (эксплуатации) которых больше одного года (или операционного цикла, если он дольше года). К ним относятся земельные участки, здания, сооружения и передаточные устройства, машины и оборудование, транспортные средства, инструменты, многолетние насаждения, рабочий и продуктивный скот.

Анализ показателей, характеризующих изменение объёма и качества основных средств в Украине, приведен в таблице.

Таблица. Показатели, характеризующие состояние основных средств в экономике Украины

Показатели	Годы					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Объём основных средств в абсолютных показателях, млн грн.	828822	915477	964814	1026163	1141069	1248504
Введение в действие новых основных средств, млн грн.	23726	33255	35025	44165	61468	-
Степень износа основных средств, %	43,7	45,0	47,2	48,0	49,3	49,0

Исходя из анализа представленных выше показателей, можно сделать вывод, что наблюдается увеличение износа основных средств не смотря на возрастание темпов введения в эксплуатацию новых. Эти тенденции характерны практически для всех регионов Украины. Что предполагает необходимость привлечения инвестиционных ресурсов, как государственных, так и частных (предпринимательских) и реализацию следующих направлений в формировании экономической политики:

- разработка механизмов финансирования из центрального и местных

бюджетов модернизации основных средств предприятий;

- создание благоприятного инвестиционного климата для привлечения отечественных и иностранных инвесторов с целью вложения ими финансовых средств в модернизацию производственных фондов;

- организационная и налоговая поддержка исследований в области инноваций и стимулирование внедрения нововведений на производстве;

- улучшение взаимодействия предприятий с вузами и исследовательскими институтами.

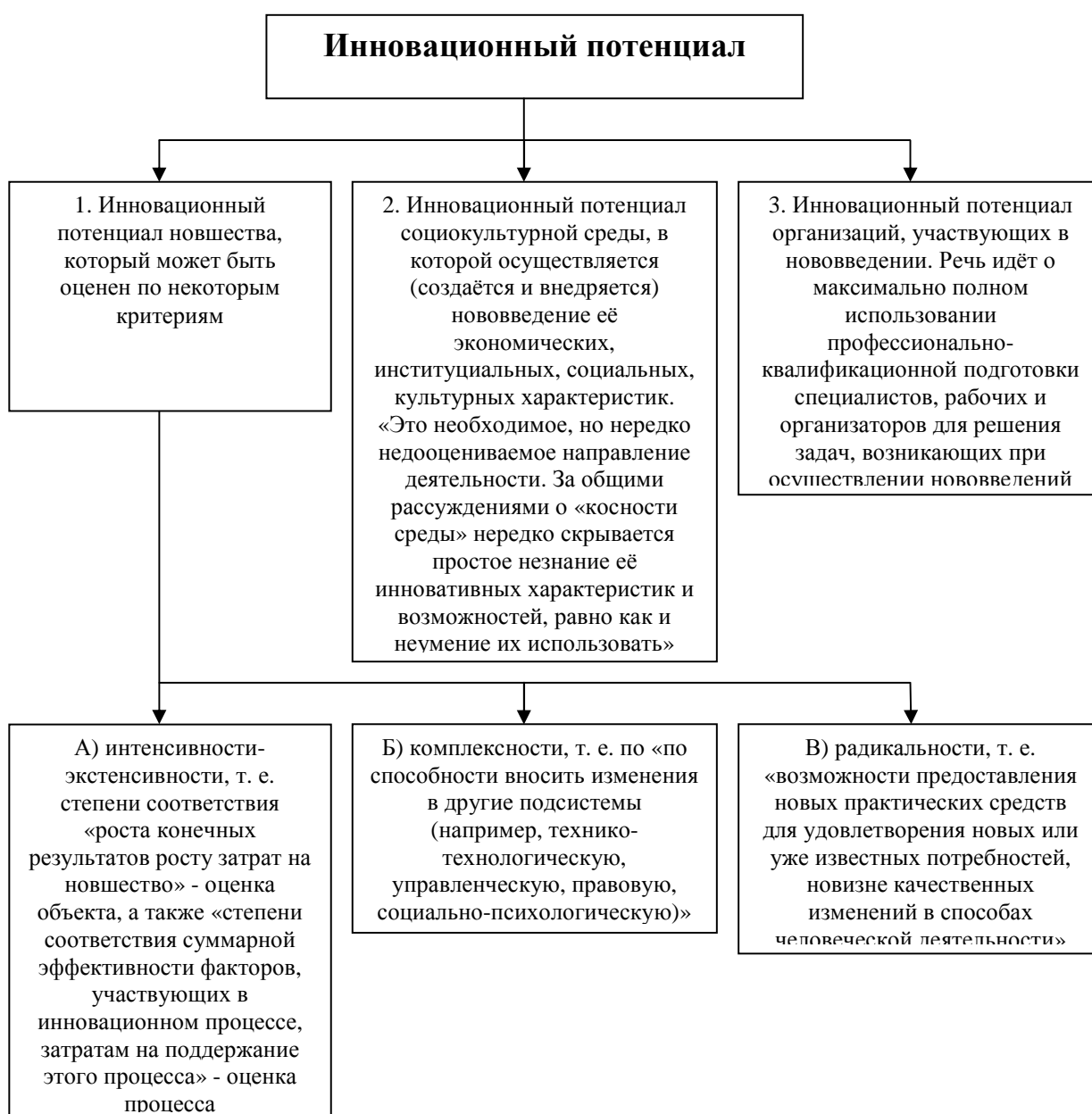


Рисунок - Основные определения сущности понятия «инновационный потенциал»

СЕКЦИЯ 3

УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТАМИ В ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОЙ СФЕРЕ

МОНІТОРИНГ ЯК ЕФЕКТИВНИЙ МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ РЕАЛІЗАЦІЄЮ ПРОГРАМ У СФЕРІ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

В.Т.Семенов, професор, З.В. Гончарова, *Харківська національна академія
міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Одним з актуальних питань на сьогоднішній день є ефективне управління вагомою частиною міського господарства - житлово-комунальним господарством (ЖКГ). Від якості управління залежить рівень розвитку та стану ЖКГ, що в свою чергу, впливає на якість життя населення та розвиток регіону в цілому.

Аналіз зарубіжного досвіду, теоретичних розробок у даній сфері свідчить про те, що сценарій, за яким проходитиме реформування й розвиток ЖКГ для кожної країни, індивідуальний і відрізняється специфікою розвитку кожного регіону.

Наша увага акцентована на особливостях процесу розробки програм у сфері ЖКГ міст Харківської області, інших регіонів України та моніторингу як необхідного та ефективного механізму їх реалізації.

У розробці найважливіших документів щодо забезпечення життєдіяльності Харківської області в цілому та міст інших регіонів України активну участь приймає науковий колектив «Центру Мегаполіс» на базі Харківської національної академії міського господарства (ХНАМГ). Співробітниками Центру проводяться дослідження різних сторін ЖКГ, розробки й удосконалення методів та методик управління.

Процес реформування житлово-комунального господарства триває понад 12 років. Неузгодженість законодавства не забезпечує правові засади реформування житлово-комунального господарства, взаємовідносин

споживачів послуг та підприємств, що надають комунальні послуги. Все це проявляється у зміні державної політики, яка впливає на загальну концепцію викладу програм реформування та розвитку житлово-комунального господарства, зокрема, і на програму реформування та розвитку житлово-комунального господарства Харківського регіону. Так, протягом 6 років спостерігалася картина, що наочно представлена на рис.

Незважаючи на зовнішні умови, які поступово змінюються на краще, органи місцевого самоврядування стикаються з величезною кількістю проблем у сфері ЖКГ. Враховуючи соціальну значимість даної галузі, керівникам необхідно швидко й чітко приймати життєво важливі рішення.

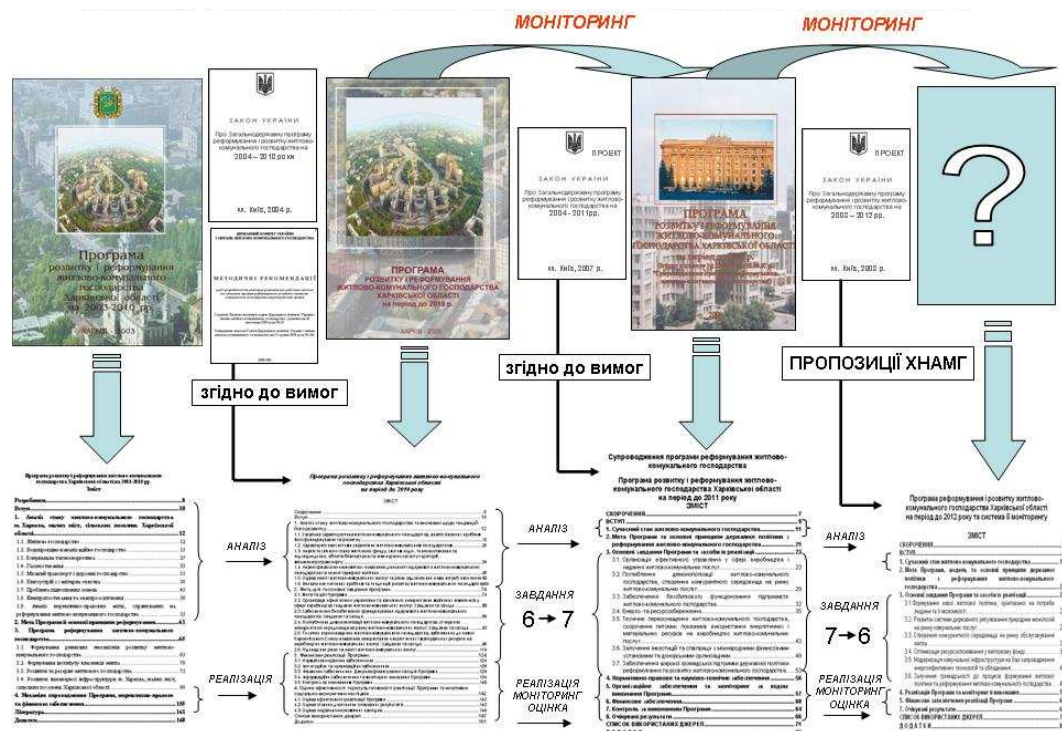


Рисунок - Вплив змін законодавчої бази на Програму реформування та розвитку житлово-комунального господарства Харківської області

Такі обставини викликають необхідність розробки стратегії дій для органів місцевого самоврядування, чим і виступають розроблені програми (рис.):

- «Програма розвитку і реформування житлово-комунального господарства Харківської області на 2003-2010 рр.», (2003 р.);
- «Програма розвитку і реформування житлово-комунального господарства Харківської області на період до 2010 року», (2005 р.);

- Супроводження програми реформування житлово-комунального господарства. «Програма розвитку і реформування житлово-комунального господарства Харківської області на період до 2011 року» (2008 р.).

Аналіз представлених програм дозволяє визначити вплив змін законодавчої бази на кожну наступну розробку:

- значно скорочується виклад аналізу стану ЖКГ, збільшується акцент на його головні проблеми;
- змінюються пріоритети основних завдань реалізації державної політики у даній сфері;
- велика увага приділяється розкриттю механізмів реалізації програми та оцінці її ефективності.

Маючи чималий досвід з розробки програм ми вважаємо, що необхідно відслідковувати їхню життєздатність та практичне застосування протягом запланованого терміну дії. Для підвищення ефективності виконання програм потрібно постійно вносити зміни, корегувати відповідно до законодавства, виконувати робочі проекти та здійснювати постійний моніторинг виконання цих проектів, використовуючи науковий потенціал, в тому числі у вищих навчальних закладах.

Звертаючись до історії виникнення поняття моніторинг – (англ. monitor — контролювати, перевіряти) — процес відстеження стану об'єкту (чи систем складного явища) за допомогою безперервного або періодичного збору даних, що повторюються і представляють собою сукупність певних ключових показників. На даний час він є одним з найбільш поширених і актуальних механізмів управління та реалізації програм. Моніторинг використовують з метою перевірки результатів на відповідність прийнятим стандартам якості й визначення шляхів усунення причин небажаних результатів виконання якості проекту, програми. Для розгляду якості житлово-комунальних послуг у програмі реформування та розвитку житлово-комунального господарства

застосуємо «проектний трикутник» та назвемо «трикутником якості житлово-комунальних послуг». Трикутник матиме наступні сторони:

- термін виконання етапів програми (заходів програми);
- обсяги фінансування – джерела фінансування заходів програми;
- напрями / завдання / заходи програми з реалізації державної політики.

Вагомим елементом трикутника виступає якість наданих житлово-комунальних послуг (ЖКП) – результат діяльності суб'єктів ЖКГ та очікування споживачів послуг (населення). Саме споживачі оцінюють якість надання ЖКП, висловлюючи своє невдоволення (задоволеність) щодо послуг. Усі зміни, які вносяться в один з параметрів трикутника, впливають на якість та фіксуються у системі моніторингу. І хоча для проекту рівною мірою важливі всі три елементи, як правило, тільки один з них залежно від пріоритетів має найбільший вплив на інші. Основною задачею ефективного управління є встановлення балансу між всіма факторами трикутника. Тому дії керівників повинні бути скоординовані, залучені ресурси оптимізовані, інтереси суб'єктів ЖКГ гармонізовані задля досягнення необхідної якості ЖКП. Моніторинг дозволяє керувати ефективністю реалізації програм.

Досвід реалізації програм протягом останніх років показує відсутність чітко визначених алгоритмів дій і механізмів досягнення поставлених цілей на регіональному рівні. Моніторинг ЖКГ дозволяє не тільки визначати конкретні завдання, але й здійснювати чіткий контроль за їх виконанням, цільовим виділенням обсягів фінансування та витратами цих коштів в районах і містах. Моніторинг має дві складові: адміністративну та суспільну. Для розробки та контролю за ходом виконання програм створюються регіональні, міські, районні моніторингові групи, які здійснюють адміністративний моніторинг. Для його проведення пропонується система індикаторів (моніторинг-анкети), за допомогою якої вони отримують інформацію для аналізу про зміну індикаторів реформування в районах і містах обласного значення. Функції по збору інформації на місцях пропонується покласти на тимчасовий штат груп з моніторингу. Тимчасовий штат може бути представлений безпосередньо підприємствами ЖКГ, залученими

на договірних засадах науково-дослідними установами та ін. Суспільний моніторинг за виконанням програм проводиться створеною громадською радою (представники громадських організацій) з метою здійснення загального контролю, інформування населення як основного споживача житлово-комунальних послуг і отримання зворотного зв'язку. Для об'єктивного відображення стану галузі моніторинг повинен бути системним, структурно повним і логічно завершеним.

Враховуючи зміни загальнодержавної політики, високу ефективність моніторингу в управлінні реалізацією програм у сфері ЖКГ, на нашу думку, має бути розроблена «Програма реформування і розвитку житлово-комунального господарства Харківської області на період до 2012 року та система її моніторингу».

Таким чином, процес практичної реалізації реформи ЖКГ необхідно супроводжувати науково-методичними, аналітико-прогностичними, моніторинговими дослідженнями на всіх рівнях управлінської діяльності й кадровою підтримкою.

КОНЦЕПЦІЯ І ЕТАПИ РЕАЛІЗАЦІЇ БУДІВЕЛЬНОГО ПРОЕКТУ

І.М. Писаревський, *д-р екон. наук*, **В.О. Мельман**, *канд. техн. наук*,
Т.Г. Молодченко-Серебрякова, *канд. екон. наук*, Харківська національна
академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Сьогодні управління проектами в Україні визначається соціально-економічними умовами розвитку, які пов'язані з переходом від централізованого економічного управління до ринкової системи управління.

Ринкова система управління проектами корінним чином відрізняється від централізованої. У ній завжди присутні власники проекту, які вкладають фінансові ресурси, приймають рішення на всіх стадіях реалізації проекту з ціллю отримання прибутку і задоволення споживачів ринку.

Сучасна інвестиційна політика у будівельній галузі спрямована на фінансування проектів, реалізація яких здійснюється у мінімальні строки з максимальним прибутком.

У сучасному трактуванні поняття «проект» об'єднує різноманітні види діяльності, які характеризуються наступними ознаками: спрямованість на досягнення конкретних цілей, певних результатів; координоване виконання численних взаємозв'язаних дій; обмежена протяжність у часі з певним початком і кінцем.

Проект є одноразовою, нециклічною діяльністю. Він існує стільки часу, скільки потрібно для отримання кінцевого результату. Управління проектами є методологією організації, планування, керівництва, координації трудових, фінансових і матеріально-технічних ресурсів впродовж життєвого циклу проекту, що направлені на ефективне досягнення його цілей.

Реалізація будівельного проекту здійснюється повноважним керівництвом проекту, менеджером проекту і командою, що працює під його керівництвом, іншими учасниками проекту, які виконують окремі специфічні види проектної діяльності.

Учасники проекту – основний елемент його структури. Саме вони забезпечують реалізацію всього задуму. Залежно від типу проекту в його реалізації можуть брати участь від однієї до декількох десятків організацій. У кожній з них свої функції, ступінь участі в проекті і міра відповідальності за його реалізацію.

Головний учасник проекту – замовник – майбутній власник і користувач результатів проекту. Замовником може виступати фізична, юридична особа, одна або декілька, що об'єднали свої інтереси для реалізації проекту.

Важлива роль належить інвестору. В деяких випадках це одна особа з замовником. Якщо інвестор і замовник різні особи, інвестор укладає договір з замовником, контролює виконання контрактів, здійснює розрахунки з іншими учасниками проекту.

Підрядчик – юридична особа, що несе відповідальність за виконання робіт відповідно до контракту.

Проектна діяльність менеджерів будівельного проекту, у ролі яких можуть виступати замовник, підрядник, представник консалтингової фірми, представляє процес управління людськими, матеріально-технічними і фінансовими ресурсами на протязі всього циклу реалізації проекту.

Ступіні умов контролю з боку замовника (інвестора) за діяльністю керівника у всіх випадках визначаються підрядним контрактом.

Методи і техніка управління проектами визначаються залежно від видів проектів, масштабу і складності проекту, термінів реалізації проекту, обмеженості ресурсів, вимог замовника до якості проекту і ін.

У вітчизняній практиці реалізація проектів будівництва підприємств, будівель і споруд складається з наступних етапів:

- формується інвестиційний задум проекту;
- розробляється клопотання про наміри інвестування в будівництво об'єкту, готується обґрунтування інвестицій;
- розробляється проектна і робоча документація;
- проводиться безпосереднє будівництво об'єкту;
- здійснюється приймання об'єкту в експлуатацію;
- завершальний і пролонгований в часі етап – експлуатація об'єкту (поточні і капітальні ремонти, його технічне переозброєння, реконструкція і ліквідація).

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССА УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ НА ОСНОВЕ ОПТИМИЗАЦИОННЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ

В.И. Торкатюк, *д-р техн.наук*, **А.И. Дмитрук**, *канд.техн.наук*,
В.В. Дымченко, *канд.экон.наук*, **Ю.Г. Прав**, **А.Г.Соболева** *Харьковская
национальная академия городского хозяйства
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12*

Все предприятия, осуществляющие инвестиционную деятельность, сталкиваются с необходимостью проведения оценки эффективности

вкладываемых средств. Отечественными и зарубежными экономистами разработан ряд методов определения эффективности инвестиций. Многие из методов, которые применялись в плановой системе хозяйствования, в настоящее время уже не могут быть использованы. Это связано с тем, что в них не уделялось внимания учету таких важных факторов, как риск, разновременность инвестиционных затрат и будущих денежных поступлений, влияние инфляции, амортизации и налогов и т.п. С устойчивым развитием городов и рыночных отношений возникает необходимость использования более совершенных методов оценки эффективности инвестиций, предусматривающих дисконтирование денежных потоков, учет результатов анализа рынка, финансового состояния предприятия, реализующего инвестиционный проект и других важных моментов.

В зависимости от того, каким образом сопоставятся показатели, методы оценки инвестиционных проектов могут быть разделены на две группы:

- 1) простые методы оценки;
- 2) методы, основанные на дисконтировании.

Первая группа включает такие широко известные методы, как расчет средней нормы прибыли на инвестиции и срока окупаемости.

Метод расчета средней нормы прибыли на инвестиции базируется на определении отношения среднегодовой прибыли после налогообложения и средней величины инвестиций в проект.

Среди упрощенных методов оценки эффективности инвестиций в устойчивом развитии городов широкое применение находит также метод окупаемости. Период окупаемости инвестиций определяется как время, необходимое для того, чтобы доходы от инвестиционного проекта стали равны исходной сумме инвестиций в этот проект.

Однако в некоторых случаях, этот метод может служить основанием для принятия решения. Например, в случае осуществления венчурных инвестиций, когда более быстрый срок окупаемости означает меньший риск или когда необходимо, чтобы инвестиции окупились как можно скорее.

Как правило, на основании упрощенных методов оценки трудно принять инвестиционное решение, поэтому их целесообразно дополнять более точными методами, основанными на дисконтировании денежных потоков. Суть дисконтирования заключается в соизмерении разновременных результатов и затрат. Иными словами, методы дисконтирования позволяют учесть как величину, так и распределение во времени ожидаемых денежных потоков в каждом периоде реализации проекта. Эти методы требуют применения специальных статистических таблиц или вычислительной техники.

Наиболее известными и применяемыми методами дисконтирования являются: метод внутренней нормы прибыли и метод чистой текущей стоимости.

Расчет внутренней нормы прибыли имеет важное значение для установления максимально допустимого относительного уровня расходов по проекту. В зависимости от того, из каких источников финансируется проект, это может быть, например, максимальная процентная ставка по кредитам, если проект полностью финансируется за счет ссуды коммерческого банка, или наибольший уровень дивидендов, в случае использования собственного капитала.

Одно из преимуществ критерия внутренней нормы прибыли в том, что он дает относительную оценку, то есть, отсутствует зависимость от абсолютных размеров инвестиций, что в некоторых случаях необходимо.

Определение чистой текущей стоимости производится путем сравнения величины инвестиционных расходов с текущей стоимостью денежных поступлений. Все притоки денежных средств дисконтируются с помощью необходимой нормы прибыли.

В настоящее время не существует единого мнения о том, какие поступления следует включать в расчет денежных потоков. К примеру, некоторые экономисты рекомендуют исключить из суммы доходов амортизационные отчисления. Другие, напротив, предлагают включать не только накапливаемые амортизационные отчисления, а также и

ликвидационную стоимость оборудования или высвобождение части оборотных средств, которые могут образоваться по окончании периода реализации проекта устойчивого развития городов.

По мнению исследований расчет величины поступлений в каждом конкретном случае имеет свои особенности. В зависимости от целей инвестирования проектов городской инфраструктуры в сумму доходов могут быть как включены, так и исключены самые различные поступления. Например, предприятие планирует заменить старое оборудование на новое. Чтобы определить, выгодна ли такая замена, необходимо рассчитать разницу между величинами денежных потоков в результате двух альтернатив: продолжения использования старого оборудования или замены его на новое. При замене часто возникает вопрос, связанный с учетом амортизации. Если срок эксплуатации такого оборудования более одного года, то нельзя сразу вычесть его стоимость из прибыли для уменьшения налогооблагаемой базы, необходимо начислить по нему амортизацию. После этого величина амортизации вычитается из дохода и получается доход до налогообложения. Для определения величины прироста вноса, связанного с данным проектом устойчивого развития городской инфраструктуры, из амортизационных отчислений по новым активам следует вычесть амортизационные отчисления по старым активам. И только определив сумму дополнительного износа, можно вычислить ожидаемый чистый поток денежных средств (после налогообложения) в результате принятия проекта устойчивого развития городов.

Решая эти задачи необходимо помнить и о таком важном показателе как аннуитет.

Аннуитет (нем. *Annuitat* – ежегодный платеж) – это финансовая рента, включающая проценты за использование кредита. Аннуитет представляет собой поток однонаправленных платежей с равными интервалами между последовательными платежами в течение определенного количества лет.

Иногда вместо расчета периода времени, требуемого для получения

суммы первоначального вложения, вычисляют время, необходимое для того, чтобы текущая стоимость из отрицательной стала положительной. Подобное вычисление позволяет найти точку безубыточности проекта, или дисконтированный период окупаемости. Если проект генерирует положительные денежные потоки после этой точки окупаемости, чистая текущая стоимость проекта положительная. Такой критерий называется "дисконтированный период окупаемости" и применяется при принятии решений по независимым инвестициям, поскольку любой инвестиционный проект с жизненным циклом не меньше дисконтированного периода окупаемости, по крайней мере, обеспечивает окупаемость инвестиций.

Среди дополнительных факторов, которые могут оказать существенное влияние на результаты оценки эффективности инвестиционных проектов в устойчивом развитии городской инфраструктуры, особо следует отметить амортизацию, ликвидационную стоимость, потребность в оборотном капитале и налоги. Эти факторы следует по возможности учесть в процессе анализа. Кроме того, необходимо также учитывать инфляцию и риски. Для этих целей разработаны различные методики, предусматривающие корректировку на индекс инфляции и риск коэффициента дисконтирования либо будущих денежных поступлений.

Таким образом, принятие решений в области инвестиционной политики устойчивого развития городов осложняется различными факторами. Существующие методы оценки эффективности инвестиций в определенной мере помогают принимать инвестиционные решения. Но нужно иметь в виду, что каждый из методов имеет свою область применения. Поэтому критерии для оценки эффективности инвестиций в городской инфраструктуре необходимо выбирать в зависимости от конкретной ситуации и поставленных целей.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ НА ОСНОВЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕТОДОВ И МОДЕЛЕЙ УПОРЯДОЧЕНИЯ ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКОВ

В.И. Торкатюк, *д-р техн. наук*, **К.А. Мамонов**, *канд. экон. наук*,
В.В. Благой, **С.А. Степаненко**, **А.Ю. Кучма**, *Харьковская национальная
академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Одним из основных элементов эффективного использования инвестиций в процессе устойчивого развития городов является обеспечение эффективного движения денежных потоков и их перераспределение среди участников, обеспечивающих устойчивое развитие городов. Для регулирования денежных потоков в инвестиционной сфере целесообразно сочетать методы денежно-кредитной и финансовой политики. От эффективного упорядочения платежей в процессе устойчивого развития городов зависит результативность функционирования городских инфраструктур на всех иерархических и пространственно-временных

Актуальность данной работы заключается в том, что взаимосвязь уровней и темпов устойчивого развития городов и национальной экономики – проблема мало исследована в отечественной экономической науке. В условиях планового хозяйства соответствующие экономические пропорции формировались в большей степени под влиянием административных решений. Но для их принятия разрабатывались методы централизованного планирования, где городская инфраструктура рассматривалась как отдельный элемент, а позднее комплекс отраслей, призванных обеспечить запланированный комплекс обеспечения жизнедеятельности городской урбанизированной инфраструктуры.

Методы контроля и управления устойчивым развитием городов не могут быть прежними и проблема состоит в том, чтобы выработать новые подходы и механизмы, позволяющие эффективно регулировать воспроизводимые процессы как в экономике вообще, так и в городской инфраструктуре в

частности. Именно четкое понимание всех аспектов изменений, которые претерпевают организации в процессе активного функционирования в реальных условиях рынка, помогают руководителям любого масштаба четко ставить цели и достигать их по возможности максимально эффективно.

Естественным процессом функционирования любой городской инфраструктуре является инвестиционная деятельность и от эффективности ее использования зависит результативность функционирования устойчивого развития городов. Одним из основных элементов эффективности инвестиционной деятельности является формирование рациональных денежных потоков.

Однако, если вопросы инвестиционной деятельности освещены достаточно полно в опубликованных работах то процесс формирования рациональных денежных потоков, изложенный в отдельных работах не соответствует тем задачам, которые стоят перед экономикой Украины, вообще, и перед системой устойчивого развития городов в частности, что в первую очередь, связано с упорядочением обеспечения платежей через современные банковские структуры.

В связи с этим целью настоящей работы является разработка научно обоснованных рекомендаций по совершенствованию методов и моделей упорядочения денежных потоков при формировании процессов инвестиционной деятельности в устойчивого развития городов.

Решая поставленную задачу, необходимо отметить, что эффективность инвестиций зависит, в первую очередь, от эффективности реализации инвестиционных проектов. Этого можно достичь гибким реагированием на изменения, которые происходят во внутренней и внешней среде проекта, объединением стратегического, долгосрочного и текущего планирования, подкрепленным планированием структуры, соответствующей поставленным целям, учета неопределенности и ряда других факторов.

При формировании инвестиционных процессов необходимо решать две противоположные задачи: прибыль и риск. Существующие методы анализа

прибыли и риска инвестиционных проектов в современных условиях несовременны, исходя из необходимости учета комплекса обязательно учтенных принципов. Для получения достоверных проектных характеристик необходимо использование модели, которая позволяет: использовать принятые в мировой практике критерии оценки эффективности проектов, которые базируются на сопоставлении будущих интегральных результатов и расходов; приводить в расчетах будущие расходы и доходы к условиям из совместимости с учетом теории ценности денег во времени; моделировать все присутствующие в проекте потоки продукции, услуг, ресурсов и т.д. в виде потоков денежных средств; учитывать взаимосвязь процессов и их показателей, которые протекают как во внутренней, так и во внешней среде проекта; учет неопределенности и риска, связанных с осуществлением проекта.

Говорить о частичном учете указанных принципов (в любой их конфигурации) не имеет смысла, поскольку в этом случае будет неверно представлена эффективность проекта, что приведет к непоправимым последствиям.

Учет этих факторов можно сформулировать как некоторую премию за риск и внутренней нормы прибыли (метод корректирования норм дисконта). В этом контексте проблема инвестиций видится не как отдельно стоящая финансово-экономическая задача – она тесно увязана с цепочкой внутригосударственных вопросов, успешное решение которых и формирует благоприятный инвестиционный климат. Это, в первую очередь, относится к решению экстремальных задач упорядочения платежей в городской инфраструктуре.

В этом случае целесообразно использовать методику расчета эквивалентных денежных потоков. В этом контексте проблема инвестиций видится не как отдельно стоящая финансово-экономическая задача – она тесно увязана с цепочкой внутригосударственных вопросов, успешное решение которых и формирует благоприятный инвестиционный климат.

В этом случае рассматриваются основные моменты реализации

специального алгоритма, основанного на методе ветвей и границ и исследованы модели преимущества сетевого подхода перед локальным, как по достигаемым результатам, так и по вычислительным затратам.

Таким образом, выполненные исследования по формированию денежных потоков при реализации проектов устойчивого развития городов дают основание сделать следующие выводы:

1. Проблема определения стоимости проекта с учетом интеграции таких параметров, как время, стоимость, ресурсы, производительность, является актуальной проблемой при формировании денежных потоков в процессе реализации инвестиций.

2. Эвристический подход позволяет резко сократить исходную информацию, время на ее подготовку и получить если не оптимальную, то близкую к ней стоимость, приемлемую для практики.

3. Приведенный эвристический подход к решению задач анализа финансовой реализуемости проекта устойчивого развития городов позволит разработать альтернативную стратегию реализации проектов в финансовом отношении и выбрать вариант с минимальной стоимостью. При анализе финансовой реализуемости необходимо учитывать все факторы роста цен, платежи и затраты, процентные ставки и многое другое для упорядочения денежных потоков при реализации инвестиционных проектов в процессе устойчивого развития города и его инфраструктур.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ДИСТАНЦИОННОГО ЭКОЛОГИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ГОРОДСКИХ ВОДОЕМОВ

В.И. Торкатюк, д-р техн. наук, Ф.Т. Шумаков, А.А. Безценный, Чжунь Линь, О.В. Шахова, Харьковская национальная академия городского хозяйства
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Развитие методов получения экономических данных дистанционного зондирования Земли в Украине относится к числу приоритетных областей деятельности, поскольку обоснованно считается, что они важны для

инновационного развития экономики устойчивого развития городов, роста научно-технического, технологического и промышленного потенциалов Украины.

В целях оперативного мониторинга и комплексного управления экологическим состоянием бассейна реки Северский Донец необходимо использовать изображения земной поверхности с пространственным разрешением в сотни, десятки и единицы метров, которые передаются с таких спутников, как Січ-1М, Січ-2, Метеор-3М, Монитор-Э, Landsat 5,7, IRS-1C/1D, по радиоканалам со скоростью более 100 Мб/с, а также данные с общедоступных спутников TERRA и AQUA.

Совместное использование методов дистанционного зондирования и геоинформационных технологий перспективно применять для следующих направлений изучения экологического состояния бассейна реки Северский Донец:

1. Экологический мониторинг источников загрязнения и оценка характера и степени влияния точечных, линейных и площадных источников загрязнения на экологическое состояние поверхностных вод.

2. Построение схем зон распространения в водоемах взвешенных веществ и сточных вод.

3. Изучение процессов евтрофирования, определение характера «цветения» и трофическая классификация водоемов.

4. Сбор и построение пространственной информации о состоянии водосборного бассейна реки Северский Донец:

- картографирование гидрографической сети;
- построение цифровой модели рельефа водосборного бассейна;
- экологический контроль состояния водоохранных зон;
- тематическое картографирование лесного покрова;
- слежение за состоянием сельскохозяйственных угодий;
- построение тематических карт эрозии, степени загрязненности и деградации почвенного покрова;

- контроль состояния урбанизированных территорий;
- определение состояния и картографирование очистных сооружений, накопительных прудов, отходов и мусорных свалок промышленных и горнодобывающих предприятий, шахт, городов и животноводческих комплексов.

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ РАЗВИТИЕМ ГОРОДОВ НА ОСНОВЕ ИНТЕГРИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА

В.И. Торкатюк, *д-р техн.наук*, **Л.Ф. Николаенко**, *канд.техн.наук*,
Т.Н. Витренко-Хрусталева, **В.И. Углов**, **О.С. Воронина**, *Харьковская
национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Переход к рыночной экономике, коренная смена производственных отношений во всех сферах устойчивого развития городов, интеграция нашего государства в мировую экономику требуют необходимости перестройки методологических и организационных принципов деятельности органов управления. Не является исключением и деятельность органов управления жилищно-коммунальным хозяйством на городском и региональном уровнях устойчивого развития городской инфраструктуры.

Несовершенство системы управления жилищно-коммунальным хозяйством Украины, задержки с его реформированием привели к тому, что предприятия отрасли не в состоянии эффективно функционировать в рыночных условиях и обеспечивать потребителям услуги соответствующего уровня и качества. Таким образом, актуальной становится задача реформирования жилищно-коммунальной сферы устойчивого развития городов, что подтверждается принятием общегосударственной программы реформирования жилищно-коммунального хозяйства на 2004-2010 годы.

Подготовка и реализация программ реформирования жилищно-коммунального хозяйства устойчивого развития городов на местах требует

значительных усилий, связанных с отсутствием менеджмента по управлению такой сложной социально-экономической системой, как жилищно-коммунальное хозяйство.

Современный рынок устойчивого развития городской инфраструктуры предъявляет к коммунальным предприятиям комплекс требований, обусловленный заинтересованными в деятельности предприятия сторонами, такими как потребители, акционеры, персонал, поставщики, органы местного самоуправления, общество. В последние годы стало очевидным, что система менеджмента коммунальных предприятий при устойчивом развитии городов должна включать несколько направлений – качество, экологию, безопасность и социальную ответственность.

Конкурентоспособность и инвестиционная привлекательность коммунальных предприятий городской инфраструктуры напрямую зависит от степени положительного влияния результатов его деятельности на общественное сознание с точки зрения охраны окружающей среды и потребления энергетических ресурсов.

Коммунальные предприятия не могут находиться вне природной сферы, а значит, должно управлять свои воздействием на нее, используя систему экологического менеджмента, соответствующую требованиям стандарта ИСО 14001.

Для достижения цели совершенствования системы управления жилищно-коммунальным хозяйством устойчивого развития городов и регионов предлагается осуществлять на основе принципа постоянного улучшения, подробно раскрытого в стандарте ИСО 9001:2000. Система менеджмента основана на обязательных, регламентированных обратных связях, описанных в цикле Деминга P-D-C-A (Plan-Do-Check-Act) – Планирование – Работа – Анализ – Корректировка. Все этапы цикла Деминга должны выполняться в соответствии с разработанными регламентами. При выполнении процесса анализа используются четыре основных потока информации:

- показатели эффективности производства и оказания жилищно-коммунальных услуг;
- показатели производства и оказания жилищно-коммунальных услуг;
- показатели удовлетворенности потребителя качеством жилищно-коммунальных услуг;
- результаты внутреннего аудита процессов.

Таким образом, предлагаемая интегрированная система менеджмента жилищно-коммунального хозяйства устойчивого развития городов и регионов позволит повысить качество управления, приблизить показатели затрат энергетических ресурсов при производстве и оказании жилищно-коммунальных услуг к требованиям Европейского Союза.

СТРАТЕГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ МЕХАНИЗМА РАЗРАБОТКИ И РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ РАЗВИТИЕМ ГОРОДОВ НА ОСНОВЕ ИННОВАЦИОННОГО ПОДХОДА

В.И. Торкатюк, *д-р техн. наук*, **В.В. Коненко**, **Е.В. Мураев**, **Н.И. Игнатова**,
К.В. Ключко, **С.В. Бутник**, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*

61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Харьковский государственный технический университет строительства и архитектуры

61002, Украина, г. Харьков. ул. Сумская, 40

Выработка стратегии управления устойчивым развитием городов с учетом усиления роли инноваций в организационно-управленческой деятельности предприятий городской инфраструктуры является одним из основных положений в условиях рыночных взаимоотношений.

Процесс выработки стратегии сгруппирован и осуществлен в четыре этапа: анализ, планирование, реализация и контроль.

При проведении стратегического анализа устойчивого развития городов целей для разработки стратегии на основе инновационного подхода недостаточно ограничиться традиционным выполнением SWOT-анализа (от SWOT – по начальным буквам английских слов: сила (strength), слабость

(weakness), возможности (opportunities) и угрозы (threats)), направленного на выявление внутренних сильных и слабых сторон, внешних возможностей и угроз. Для более эффективного осуществления инновационной деятельности устойчивого развития городов в рамках анализа внутренней среды более целесообразно будет тестировать синергетический (интеграционный) эффект от внедрения возможных инновационных продуктов. При этом известные типы синергизма (синергизм продаж, менеджмента, оперативный, инвестиционный синергизм) могут быть дополнены инновационным синергизмом устойчивого развития городов, который следует определить, как возможные совместные (положительные или отрицательные) эффекты между существующей товарно-рыночной номенклатурой предприятия и предполагаемым для внедрения новым товаром.

В рамках исследования этапа планирования стратегии был осуществлен сравнительный анализ существующих моделей формирования корпоративного портфеля с точки зрения инновационного подхода устойчивого развития городов.

Анализ показывает, что, ввиду новизны исследуемой проблемы, ни одна из классических моделей портфельного анализа в полной мере не отвечает требованиям инновационного подхода устойчивого развития городов. А именно, ни в одной из моделей не предусматривается освоение новых продуктов на корпоративном уровне, за исключением стратегии роста, которая лишь подразумевает выведение новых товаров на рынок, но не является ее полным отождествлением.

Под сбалансированным бизнес-портфелем понимается равномерное размещение ресурсов между зарождающимися и зрелыми рынками городской инфраструктуры с целью рассредоточения рисков, направленности бизнеса, зависимости от определенных групп потребителей и получения, соответственно, равновесного распределения прибыли в краткосрочном и долгосрочном периодах:

Для каждой из выделенных базовых корпоративных стратегий

устойчивого развития городов предлагаются варианты деловых стратегий (рисунок), разработанные на основе интеграции методов стратегического и инновационного менеджмента и положенные в основу системы стратегий устойчивого развития городов.

Параллельное принятие решений отделами маркетинга, НИОКР, производства, финансов, позволяет: совместно оценить рыночные, научно-технические, производственные и финансовые перспективы нового продукта; предполагает объединение ответственности за его реализацию между исполнителями инновационного проекта и общее участие в отказе от выдвинутых идей; сокращает время вывода новинки на рынок (инновационный лаг), а последовательное выполнение действий позволяет минимизировать риск коммерциализации неудачной инновации устойчивого развития городов.

Связующим звеном между этапами планирования и реализации стратегии устойчивого развития городов может стать постановка задач, которые представляют собой количественную конкретизацию целей предприятия с указанием способа и сроков их достижения. Задачи традиционно принято формулировать одновременно с определением миссии и целей. Однако конкретизация целей после выбора и комплексной оценки стратегического плана устойчивого развития городов позволяет не допустить противопоставления задач не только сильным и слабым сторонам, возможностям и угрозам (определяемых в ходе анализа внутренней и внешней среды), но и разработанным стратегиям.

Вместе с тем роль этого шага в общем процессе стратегического управления устойчивым развитием городов следует усилить. Речь идет о том, что при необходимости внесения корректив в стратегическое поведение, не требующих пересмотра миссии и проведения анализа внутренней среды устойчивого развития инфраструктуры города, процесс стратегического управления целесообразно ограничить постановкой новых задач.



Рисунок - Система корпоративных и деловых стратегий предприятия

Возможности практического применения разработанного инструментария использованы при разработке программ устойчивого развития города и реформирования жилищно-коммунального хозяйства г. Харькова и Харьковской области.

СТРАТЕГІЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНИХ КРИТЕРІЇВ І СИСТЕМ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНО-БУДІВЕЛЬНИМ КОМПЛЕКСОМ ПРИ ПЛАНУВАННІ ПАРАМЕТРІВ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСТ

В.І. Торкатюк, д-р техн. наук, Т.Є. Бутенко, М.А. Ніколаєнко, Т.С.Недобачій, Ю.Б. Чувикіна, Ю.В. Суворова, Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

В умовах сталого будівництва притаманний новий економічний зміст,

який пов'язаний з вільною динамікою фінансових ресурсів на відміну від централізованого планування. Ринкові відношення сталого розвитку міст передбачають значне розширення учасників будівельної діяльності і ґрунтуються на розвитку конкуренції між ними за використання ресурсів. Будівельний комплекс трансформується в інвестиційно-будівельний, який віддзеркалює взаємодію між суб'єктами, що задовольняють власні інтереси на основі участі в різноманітних інвестиційних програмах і проектах сталого розвитку міст.

Одним із напрямків вдосконалення функціонування інвестиційно-будівельного комплексу сталого розвитку Харківської області є впровадження інтегрованої системи інформаційного забезпечення (ІСІЗ) інвестиційно-будівельного комплексу Харківської області. Процес проектування і створення інформаційної системи ІСІЗ інвестиційно-будівельного комплексу сталого розвитку регіону доцільно розділити на два етапи. 1-й етап – розробка першої черги інтегрованої системи інформаційного забезпечення управління інвестиційно-будівельної діяльності в області будівництва (реконструкції) об'єктів житлово-комунального господарства. 2-й етап – розробка другої черги інформаційної системи, яка охоплює сферу будівництва і реконструкції об'єктів як житлового, так і нежитлового фонду.

Для визначення прибутків враховуються розбіжності в звітних документах зарубіжних та вітчизняних підприємств. Зарубіжні компанії в річному звіті дають величину прибутків і збитків та джерела отримання та використання фондів. В звітах про фонди та джерелах їх використання, в яких фонди грошових коштів формуються за рахунок чистого прибутку, амортизаційних відрахувань, нового акціонерного капіталу, кредитів та інших доходів, фонди використовуються для виплати дивідендів акціонерам, придбанням нерухомості, машин, обладнання, збільшення обігового капіталу. Тобто вільні грошові кошти підприємства повинні використовуватися для розширення та модернізацію виробництва сталого розвитку міст. В Україні для вітчизняних підприємств така звітність відсутня. Тому в них часто

амортизаційні відрахування залишаються в амортизаційному фонді.

Необхідність врахування ліквідної вартості основних виробничих фондів визначається призначенням інвестицій. Якщо обладнання замінюється в наслідок його використання, то врахування його ліквідної вартості потрібно. Якщо мета інвестицій є заміна обладнання, то при розрахунках критеріїв ефективності інвестицій повинен враховуватися витрачений капітал. Одним з результатів інвестицій є повернення кредитної заборгованості та виплати дивідендів акціонерам.

При будівництві нових об'єктів, строк експлуатації істотно перевищує розрахунковий період, потрібно визначати величину критеріїв для позик окремо, а в деяких випадках за бажанням партнерів і для суми позик та власних коштів.

Таким чином критерій чистий дисконтований дохід може мати такі особливості: дохід без врахування амортизаційних відрахувань, дохід з врахуванням амортизаційних відрахувань, дохід з врахуванням амортизаційних відрахувань та ліквідної вартості основних виробничих фондів. Для розрахунків критерію D треба враховувати мету інвестування та технічну політику підприємства в період експлуатації готового об'єкта.

Необхідно відмітити, що розробці стратегії розвитку ІБК регіону необхідно приділяти більше уваги прогнозуванню економічних показників. Для дослідження закономірностей сталого економічного розвитку будівельного комплексу регіонів України використовуються статистичні ряди динаміки, які дозволяють одержати характеристику рівня розвитку виробництва поточному рівню, виміряти його динаміку з допомогою системи статистичних показників, виявити і кількісно оцінити основну тенденцію розвитку (тренда), вивчити періодичні коливання і, кінець кінцем, здійснювати прогнозування для прийняття управлінських рішень.

ХАРАКТЕРИСТИКА РІШЕНЬ В ПРОЕКТАХ З НАДАННЯ ПОСЛУГ

А.М. Ткаченко, *д-р держ.упр.*, **М.Г.Іщенко**, *Національний транспортний університет*

Упровадження інноваційних технологій (УІТ) і пов'язане з ним управління проектами розвитку у будь-якій галузі чи сфері діяльності – об'єкт особливої уваги учених й фахівців. І це не випадково. Вирішення проблеми поглиблення розуміння закономірностей УІТ дозволяє наблизитися до рішення ряду складних питань соціально-економічного розвитку, що встають на сучасному етапі, підвищити рівень якості продукції, особливо у такій складній і капіталомісткій сфері, як транспорт та організація надання його послуг. Актуальність такого дослідження підвищується в умовах розвитку ринкових відносин.

Останніми роками число публікацій, присвячених УІТ, як в нашій країні, так і за кордоном швидко збільшується і все виразніше відчувається потреба узагальнення і систематизації запропонованих напрямів.

Формально схему дії інновації на економіку в цілому і економіку підприємства можна пояснити таким чином. Припустимо, що йдеться про послуги тривалого надання з середнім терміном змін в технології Q років. Хай K – потенційний обсяг послуг, який може бути наданий, а Y – щорічний попит на ці послуги. Між цими двома величинами повинно підтримуватися деяке співвідношення. У найпростішому статичному випадку воно, наприклад, таке

$$Y = K/Q \quad (1)$$

тобто обсяг попиту на нові послуги рівний обсягу зменшення щорічного надання споріднених послуг. Формула (1) описує рівноважну ситуацію, коли потенційний обсяг послуг споживачам вже повністю наданий і до того ж її надання відбувалося рівномірно протягом Q років по Y щорічно. Для цього необхідно, щоб протягом всього періоду насичення $0 \leq t \leq \theta$ пропозиція нової послуги, або зміні потенційної можливості її надання $X(t)$ задовольняла умові

$$X(t) = Y. \quad (2)$$

Тільки в цьому разі поточна пропозиція в період насичення попиту на послуги не виявиться надмірною після того, як насичення вже досягнуте.

Дотепер практично всі більш або менш широкі теорії будувалися, як правило, на двох рівнях: мікроекономічному і макроекономічному. В даному ж випадку в сферу аналізу активно підключається щонайменше ще два рівні: підприємство і окреме технологічне проектне нововведення, що розглядається як особлива структурна одиниця розвитку. Традиційним також було дослідження економічної ситуації або в статичній, або в динамічній. Правильне розуміння нерівномірності результативності проектних рішень щодо надання послуг дозволяє реально оцінити умови формування та запровадження конкретного проекту, визначити динамічні характеристики змін на ринку послуг, а також засади формування портфеля інвестицій для підприємства будь-якої форми власності.

УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТОМ ВІДКРИТТЯ АВТОДРОМУ ЗА ДОПОМОГОЮ МЕТОДОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТАМИ PRINCE2

А.О. Гончарук, *Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»*
61002, Україна, м. Харків, вул. Фрунзе 21

Кожного року кількість спортивних автомобілів в Україні збільшується. Власники спортивних, а також тюнінгованих авто бажають випробувати їх можливості. Через це поширюється захоплення таким видом спорту, як дрегрейсінг. Крім того, в Україні немає картодрому, який би відповідав європейському рівневі.

Тобто побудова сучасного автодрому з професійними треками та добре розвиненою інфраструктурою має сенс у ситуації, яка зараз склалася на Україні.

Комплекс повинен мати все необхідне для проведення на його території професійних авто-, мото-змагань різного рівня складності. На його території можна проводити чемпіонат України з автомобільного кросу, чемпіонат

України з картингу (вища та національна ліга), кубок України з зимніх треккових гонок, кубок України з парних гонок, кубок України з автомобільного кросу на легкових автомобілях, кубок України з картингу, а також змагання з Драг Рейсінгу та зимового Драг Рейсінгу. Також на території комплексу буде можливість проводити екстрім шоу за участю каскадерів та байкарів, стильні вечірки, концерти та презентації.

Траси повинні бути обладнані зручними глядацькими трибунами, паркінгом під охороною. Off road трек можна використовувати для проведення тест-драйвів автомобілів-позашляховиків, а інші траси – для проведення тест-драйвів спортивних автомобілів. Передбачена також можливість винаймати спортивні автомобілі водіями, що не є професіоналами автомобільного спорту для змагання на трасах. Для водіїв, що бажають змін у своєму автомобілі, на території комплексу знаходиться тюнінг-центр. На території комплексу розташовуватиметься школа екстремального керування автомобілем, що пропонує програми для всіх водіїв: для водіїв-початківців, для водіїв, що мають невеликий стаж, для професіоналів, а також для корпоративних клієнтів.

Комфортабельне розміщення учасникам змагань, вболівальникам та іншим відвідувачам забезпечить готельний комплекс.

Необхідна розробка рекомендацій по управлінню реалізацією проекту побудови поблизу міста Харків автодрому за допомогою методології PRINCE2, а також адаптація цієї методології для використання в Україні шляхом інтеграції її з найбільш розповсюдженою на сьогоднішній момент в Україні методологією, а саме PMBOK

Було проведено огляд існуючих методів та методологій управління проектами та для управління даним проектом обрано методологію PRINCE2. PRINCE2 забезпечує менеджерів і директорів проекту вигодами, які проявляються в здатності управляти використанням ресурсів, а також діловими й проектними ризиками більш ефективно. PRINCE2 втілює в собі сталу ефективність, що довела свою, найкращу практику в керівництві проектами.

Але неможливо також ігнорувати той факт, що на сьогодні найбільш розповсюдженою в Україні і звичною методологією управління проектами є PMBOK. Було б нерозумно не використати напрацьований в цій галузі досвід, тому було прийнято рішення провести інтеграцію методологій PRINCE2 та PMBOK щодо даного проекту.

Так, ініціація проекту за PRINCE2 була інтегрована з управлінням змістом проекту за PMBOK, роботи по управлінню створенням продукту за PRINCE2 передбачають використання таких областей знань з управління проектами, як управління строками та вартістю проекту за PMBOK. У процес планування за PRINCE2 увійшов як складова частина процес управління ризиками за PRINCE2.

Процес стадійного контролю було реалізовано за допомогою Microsoft Project при застосуванні метода освоєного об'єму. Була змодельована ситуація відставання робіт від графіка. На основі таких показників, як БСЗР, БСВР, ФСВР було побудовано S-криві. Для подолання відхилення по календарному плану були перевірені припущення (обмеження, тривалість, зв'язки задач), у деяких задачах були додані ресурси та скорочений об'єм робіт. Після проведених дій відхилення по календарному плану скоротилося, та з'явилося додатне відхилення по витратах, яке у подальшому можна буде витратити на скорочення відхилення по календарному плану.

У подальшому планується продовжити дослідження та провести інтеграцію процесів, що не були інтегровані з методологією PMBOK

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПРОЕКТАМИ ПРЕДПРИЯТИЯ.

Ю.И. Горбачева, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Сущность методологии управления проектом заключается в том, что ответственность за выполнение проекта и достижение результатов проекта

лежит на определенном лице (менеджере проекта) или на ограниченной группе лиц.

Как правило, отсутствие в компании единой методологии, стандартизирующей проектную деятельность, приводит к тому, что:

- проекты выполняются нескоординированно;
- отсутствует общая терминология (сотрудники общаются на разных «языках»);
- нет единого понимания принципов управления проектами;
- нет четкого разграничения зон ответственности участников проектной деятельности;
- нет подробного описания процессов управления проектом;
- в случае смены руководителя проекта затруднена возможная передача управления новому руководителю проекта.

Перечисленные факторы приводят к снижению эффективности управления проектами в компании в целом.

Необходимо разделять работы во время выполнения проекта на две части:

- работы, связанные с управлением проектом;
- работы, связанные с производством продукта проекта.

От того на сколько качественно будут выполняться работы, связанные с управлением проектом, зависит успех проекта в целом.

Среди основных результатов управления проектом следует выделить:

- обеспечение функционирования результата проекта;
- пребывание в рамках установленных времени, бюджета и требований качества;
- удовлетворение всех потребностей участников проекта;
- соответствие установленным целям.

Таким образом, применение единой методологии управления проектами позволяет компании:

- осуществлять управленческий контроль за выполнением проектов на всех фазах (от запуска до завершения) за счет использования единой методологии и формализованного подхода к управлению проектами заказчика;
- разграничить полномочия и ответственность участников проектной деятельности на различных этапах жизненного цикла проекта;
- ввести единые корпоративные правила исполнения проектов, тем самым обеспечив взаимопонимание и продуктивное взаимодействие всех участников проектной деятельности;
- воспользоваться эффективными методами управления проектами, взятыми из лучших мировых практик, и применить положения теории управления проектами к практической деятельности компании;
- облегчить обучение сотрудников методам управления проектами;
- внедрить мультипроектное управление и перейти от управления отдельными проектами к управлению всей проектной деятельностью компании;
- повысить эффективность контроля исполнения проектов со стороны руководителей компании;
- интегрировать процессы управления проектами в бизнес-процессы заказчика.

Результатом внедрения механизма Управления проектами является Методология управления проектами, которая представляет собой набор документов:

1. Корневой документ, содержащий в себе описание общих принципов проектного управления, классификатор проектов, описание ролей участников проектной деятельности, общую карту процессов по управлению проектами.
2. Подробное описание всех процессов управления проектами, положений, шаблонов, должностных инструкций и других необходимых регламентных документов.

МЕХАНИЗМЫ УПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫМИ ПРОЕКТАМИ

Ю.И. Горбачева, Харьковская национальная академия городского хозяйства
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Управление проектами, как управление изменениями, является на сегодняшний день интенсивно развивающейся областью теории управления, результаты исследований в которой находят широкое применение на практике. Одним из возможных объектов изменений являются *организационные системы (ОС)*, поэтому актуальным является рассмотрение *механизмов управления (процедур принятия решений) организационными проектами (ОП)*.

Применительно к организационным системам *механизм функционирования* – это совокупность правил, законов и процедур, регламентирующих взаимодействие участников организационной системы. Более узким является понятие организационного *механизма управления* – совокупности процедур принятия управленческих решений. Таким образом, механизмы функционирования и механизмы управления определяют как ведут себя члены организации, и как они принимают решения.

Для того чтобы управляющий орган (например, руководитель проекта) выбрал ту или иную процедуру принятия решений (тот или иной механизм управления, то есть зависимость своих действий от целей организации и действий управляемых субъектов – исполнителей в случае управления проектами), он должен уметь предсказывать поведение исполнителей – их реакцию на те или иные управляющие воздействия.

К организационным проектам относятся проекты, связанные с совершенствованием управления организацией (предприятием, холдингом, институтом и др.). В частности, к таким проектам относятся реформирование и реструктуризация предприятий, организация вертикально и горизонтально интегрированных структур и др.

Задачи, возникающие при управлении организационными проектами, связаны с определением целей предстоящих изменений, выделением ключевых

проблем («узких мест, мешающих развитию), формированием списка мероприятий, позволяющих достичь намеченных целей, и, наконец, формированием окончательной программы развития организации с учетом ограниченных ресурсов и факторов риска.

Для решения этих задач необходима система управления развитием, включающая ряд механизмов управления, среди которых: экспертные механизмы, механизмы распределения ограниченных ресурсов (конкурсные, приоритетные, смешанного финансирования, механизмы согласия), механизмы согласования интересов на основании внутренних цен и налогов, механизмы формирования состава исполнителей программы развития и др.

Наличие в организации определенной совокупности конкретных механизмов управления привлекательно, как с точки зрения управляющего органа – так как позволяет предсказать поведение управляемых субъектов, так и с точки зрения управляемых субъектов – так как делает предсказуемым поведение управляющего органа. То есть, снижение неопределенности за счет использования механизмов управления является одним из существенных свойств любой организации как социального института.

В управлении ОП необходимо использование *комплекса механизмов управления* – совокупности согласованных процедур принятия решений относительно изменения всех параметров ОС.

Таким образом, *механизмы управления проектами* – организационные процедуры принятия управленческих решений, основывающиеся на разработке и анализе математических моделей организационного управления проектами. Это направление появилось в начале 70-х годов XX века и может рассматриваться как раздел общей математической теории управления организационными и социально-экономическими системами.

ПРИМЕНЕНИЕ КОМПЬЮТЕРНЫХ ПРОГРАММ ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ГИДРОДИНАМИКИ ДЛЯ АНАЛИЗА ПРОЦЕССОВ ВЕНТИЛЯЦИИ И КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА

Н.В. Ластовец, *Харьковская национальная академия городского хозяйства
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12*

Несмотря на характерное для последних лет исключительно быстрое развитие вычислительной техники и методов численного моделирования самых различных физических процессов и явлений, применение этих методов при решении прикладных задач, связанных с проектированием разного рода технических систем и оптимизацией технологических процессов, все еще остается весьма ограниченным. Это объясняется целым рядом объективных и субъективных причин, к числу которых следует прежде всего отнести вычислительную трудоемкость практических задач, связанную с геометрической сложностью и многообразием физических процессов, определяющих эффективность работы реальных систем, а также трудность освоения современных методов численного моделирования широким кругом инженеров-проектировщиков. В результате в проектно-конструкторской практике сегодня по-прежнему преобладают традиционные “инженерные” методы расчета, использование которых зачастую предписывается соответствующими отраслевыми нормативами. Хорошо известно, однако, что применимость таких методов ограничена простейшими типовыми объектами, для которых накоплен достаточно большой объем экспериментальных данных, необходимых для подбора эмпирических констант и функций, входящих в соответствующие расчетные методики. Применительно к рассматриваемым в данной работе процессам вентиляции и кондиционирования не менее важным недостатком инженерных методов является то, что они не дают практически никакой информации о локальных характеристиках этих процессов (полях скорости, температуры и концентрации примеси). В результате, даже в том случае, когда спроектированная на основе таких методов система в среднем удовлетворяет заложенным при проектировании требованиям, нет никакой

гарантии, что она обеспечивает выполнение современных жестких санитарно-гигиенических норм по параметрам воздушной среды в отдельных частях вентилируемого помещения. В связи с этим, а также в связи с повышением требований к “климатическому комфорту” жилых и производственных помещений, несмотря на наличие отмеченных выше проблем, связанных с применением методов численного моделирования, они постепенно находят все большее практическое использование. В отличие от инженерных методов, они базируются на строгих фундаментальных законах гидродинамики и тепломассопереноса и позволяют получить детальную и достаточно точную количественную информацию о локальных характеристиках вентилируемых и кондиционируемых объектов в широком диапазоне изменения конструктивных и режимных параметров. использованием специальных программных средств.

В настоящее время применение методов численного моделирования в рассматриваемой области, как и в других областях техники, опирается, главным образом, на использование так называемых коммерческих компьютерных программ Вычислительной Гидродинамики (в англоязычной литературе Computational Fluid Dynamics или CFD), например ANSYS, Fluent, представляющих собой “универсальные” вычислительные программы с многофункциональным графическим интерфейсом (пре- и пост- процессорами для ввода исходной информации и графической обработки полученных результатов). Коммерческие программы позволяют решать достаточно широкий круг прикладных задач гидродинамики и тепломассопереноса. Однако, естественной платой за универсальность таких программ является их сложность и, как следствие, длительность и высокая стоимость разработки. Это, в свою очередь, влечет за собой трудность усовершенствования и развития коммерческих CFD программ по мере появления новых численных методов и углубления физических представлений о рассматриваемых явлениях. Не менее важным недостатком универсальных коммерческих CFD программ является то, что в рамках таких программ крайне затруднено использование различных специальных методов и приемов, позволяющих существенно (иногда на

порядки величин) сократить вычислительные затраты за счет учета тех или иных специфических особенностей рассматриваемых конкретных задач.

Одним из вариантов решения этих проблем является совместное использование программных средств. Однако последние версии таких научных вычислительных средств, как Matlab с использованием Simulink и Comsol, позволяют решать задачи распределения температуры и скорости движения воздуха в пределах одной вычислительной среды.

Рассмотрим пример такого решения с помощью программы Comsol. Программа предназначена для решения уравнений в частных производных методом конечных элементов. Важная особенность Comsol заключается в том, что пользователь основное внимание уделяет построению самой математической модели (определение коэффициентов уравнения и граничных условий), а не решению уравнений и визуализации результатов. Рассматривается комната (жилая или кабинет офиса) высотой 2,8 м., шириной 4 м с окном 1,4×1,7 м отапливается вентиляторным доводчиком (фанкойлом) центрально-местной системы кондиционирования с расчётными параметрами на выходе из фанкойла: скорость воздуха – 0,42 м/с, температура воздуха – 43 °С. Температура поверхности окна принята исходя из условия превышения температуры точки росы, рассчитанной по i-d-диаграмме состояния влажного воздуха, на 2 °С и равняется 12 °С.

Гидродинамика полуограниченной плоской струи несжимаемой жидкости (воздуха, выпускаемого фанкойлом) и теплообмен её с охлажденной поверхностью и окружающим воздухом описывается системой дифференциальных уравнений движения, неразрывности и температурного поля.

При решении уравнений можно пренебречь: силами давления, так как струя затоплена и давление в любой точке объёма помещения практически одинаково; турбулентной вязкостью по оси x , так как она мала; теплопроводностью вдоль струи по оси x , так как она пренебрежительно мала по сравнению с конвективным переносом тепла в этом направлении.

Система уравнений решается методом конечных элементов с использованием приближения Буссинеска.

Полученные результаты расчетов позволяют с достаточной для изучаемых процессов точностью получать картину распределения температуры и скорости в помещении. Данный инструмент можно использовать для решения задач оптимизации и автоматизации работы установок вентиляции и кондиционирования воздуха.

ПРОЕКТНИЙ ПІДХІД В РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОГРАМ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Н.Ю. Мущинська, *Харківська національна академія міського господарства 61002, Україна, г. Харьков, ул. Революции, 12*

Індикатором розвитку демократії в державі та становлення громадського суспільства є збалансований регіональний розвиток. Виходячи з досвіду як розвинутих країн, так і ряду країн із перехідним типом економіки, можна стверджувати, що від раціонального поєднання загальнодержавних інтересів з інтересами й особливостями регіонів, ефективним використанням їхнього природно-ресурсного, трудового, науково-технічного й виробничого потенціалу залежить стабільне економічне зростання держави в цілому.

Результатом української державної політики в сфері регіонального розвитку є повільний соціально-економічний розвиток, тому налагодження механізму регіонального управління є одним з пріоритетних завдань для України.

Однією з прогресивних технологій управління сьогодні є технологія управління проектами. Набуває актуальності твердження, що управління проектами - це не просто технологія, а нова філософія управління. Управління передбачуваного, логічного і керованого.

У традиційному значенні під *проектом* розуміють комплекс науково-дослідних, проектно-конструкторських, соціально-економічних, організаційно-господарських та інших заходів, пов'язаних ресурсами, виконавцями та

термінами, відповідно оформлених і направлених на зміну об'єкта управління, що забезпечує ефективність розв'язання основних завдань та досягнення відповідних цілей за певний період. Існуюча практика державного і регіонального управління використовує поняття *проект* як можливий варіант реалізації планів, законів, пропозицій, програм і та ін. При цьому широко використовується термін *програма*. Так тільки Програма економічного і соціального розвитку Харківської області на 2008 рік передбачає дію 98 програм широкої спрямованості на основі різних джерел фінансування.

Таким чином, ми отримуємо програми, які містять в собі також програми, або просто по суті перелік заходів, чи взагалі просто один захід. Виходячи з цього необхідним першим кроком при впровадженні проектного підходу в реалізації програм регіонального розвитку є узгодження термінологічного апарату. Так, концептуальна структура управління програмами на регіональному рівні повинна складатися з наступних рівнів:

1. Управління проектами регіонального розвитку як визначення і реалізація конкретного проекту.
2. Управління реалізацією програми економічного і соціального розвитку області як управління конкретними процесами, інструментами і методами й їх послідовне і раціональне використання з ціллю забезпечення узгодженого виконання проектів в рамках програми.
3. Управління портфолію як безперервний процес створення, управління і оцінки портфолію стратегічних ініціатив, спрямованих на досягнення стратегічних цілей розвитку конкретного регіону в контексті загальнодержавних пріоритетів.

Варто зауважити, що застосування проектного підходу можливо тоді, коли чітко визначені: завдання проекту та кінцевий результат; виділені чи наявні ресурси; часові рамки та обмеження. Результатом проектного управління є змога бачити стан усіх проектів на певний момент часу, ступінь участі різних департаментів і розподіл ресурсів між проектами. Отримана інформація дає можливість приймати своєчасні управлінські рішення на основі достовірної

інформації. Аналіз ведеться і за окремим проектом, і в спільці з іншими паралельними проектами (мультипроектне управління).

УСТАНОВКА ГРАНИЦ ИНТЕРВАЛА НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ В ЗАДАЧАХ ОДНОМЕРНОЙ ОПТИМИЗАЦИИ

Н.И. Самойленко *д-р техн. наук, Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Управление проектами в жилищно-коммунальной сфере предполагает решение ряда оптимизационных задач, направленных на повышение эффективности управления и рационального использования муниципальных ресурсов. Математическая модель большинства таких задач включает целевую функцию одной переменной. Решение таких задач может быть всегда получено с помощью прямых методов независимо от вида целевой функции.

Прямые методы одномерной оптимизации представляют собой двойной интерес: непосредственный – как методы поиска экстремума функций одной переменной, и косвенный – в качестве встроенного этапа в ряде методов многомерной оптимизации.

Наиболее известными прямые методы одномерной оптимизации (безусловной и условной) являются: метод дихотомии (МД), метод золотого сечения (МЗС) и метод Фибоначчи (МФ). Все перечисленные методы предполагают, что оптимизируемая функция является унимодальной.

В отличие от прямых методов многомерной безусловной оптимизации для одномерной оптимизации точка начального приближения не задается. Если в многомерной оптимизации процесс поиска оптимального решения представляет собой движение по гиперповерхности функции цели от точки начального приближения в ε -окрестность точки экстремума, то в одномерной оптимизации процесс поиска оптимального решения сводится к последовательному сокращению области допустимых решений до области, не превосходящей по размеру величины ε .

Безусловная одномерная оптимизация состоит из двух этапов:

- определения отрезка $[x^+, x^{++}] \in \mathbf{R}^1$, содержащего оптимальное решение x^* и называемого интервалом неопределённости;
- локализации x^* на отрезке $[x^+, x^{++}]$ с точностью до ε ($\varepsilon \ll 1$).

На втором этапе для определения точки x^* используются упомянутые ранее методы: МД, МЗС, МФ. Однако не один из методов не ориентирован на определение отрезка $[x^+, x^{++}]$. Настоящая работа предназначена для устранения этого недостатка.

В случае безусловной минимизации функции цели алгоритм определения отрезка $[x^+, x^{++}]$, гарантированно содержащего точку x^* , предполагает следующие действия :

1. $a := -1; \quad b := 1; \quad c := 10$
2. if $F(a) = F(b) \Rightarrow x^+ := a; \quad x^{++} := b; \text{ stop}$
3. if $F(a) > F(b) \Rightarrow a := 1; \quad b := -1$
4. if $F(c) > F(a) \Rightarrow x^+ := c; \quad x^{++} := b; \text{ stop}$
5. $b := a; \quad a := c; \quad c := 10 * c; \text{ goto 4}$

На рисунке схематично показан процесс оптимизации по приведенному алгоритму. Ось абсцисс условно представлена в логарифмической шкале.

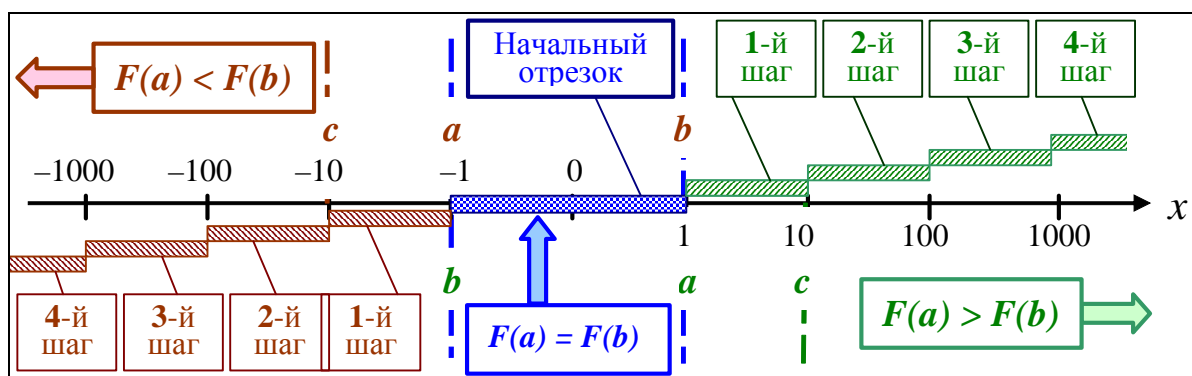


Рисунок - Схема работы алгоритма

Приведенный алгоритм допускает множество различных модификаций, позволяющих регулировать длину нового отрезка $\Delta x^{(k)} = x^{++(k)} - x^{+(k)}$ на k -м шаге и ставить её в зависимость от вида минимизируемой функции.

МОДЕЛЬ ФОРМИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРИОРИТЕТОВ ПРОЕКТОВ СИСТЕМ ЭНЕРГООБЕСПЕЧЕНИЯ ГОРОДОВ

М.К. Сухонос, *канд. техн. наук, Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

На протяжении последних лет состояние объектов энергетической отрасли Украины характеризуется как критическое, и это в том числе связано с неэффективностью проводимой инвестиционной политики. Потребность в средствах, необходимых для обеспечения нормального функционирования систем энергообеспечения городов, значительно превышает бюджетные возможности государства и требует сбалансированности по объему, источникам и времени. По этой причине с особой остротой встает вопрос об оценке инвестиционных проектов.

Большинство методик оценки проектов предлагает традиционный набор инвестиционных параметров, который не удовлетворяет потребностям комплексности оценки, в частности существующие разработки не учитывают специфику инвестирования систем энергообеспечения городов. Указанные недостатки могут быть устранены посредством подхода, который предусматривает просмотр существующих критериев, их существенное расширение и объединение. В частности, разработанная модель формирования инвестиционных приоритетов проектов развития в системе энергообеспечения городов позволяет осуществлять комплексную диагностику инвестиционных проектов, с учетом отраслевых особенностей, и подчиняет процессы оценки реальных инвестиций комплексному критерию – общей функции инвестиционной надежности формирования и рационализации структуры и объемов отраслевых инвестиций, что дает основу для разработки бюджетов инвестиционных программ.

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ДІЯЛЬНІСТЮ ПЕРСОНАЛУ НА ДОРОЖНЬО-БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

О.П. Колонтаєвський, *Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Одним з напрямків підвищення ефективності управління діяльністю виробничого персоналу дорожньо-будівельних підприємств (ДБП) є удосконалення системи управління персоналом (СУП) шляхом виділення та опису цієї системи. Останнє передбачає створення системи адекватної поточним умовам роботи дорожніх підприємств, шляхом виділення відповідного контуру управління є актуальним.

Запропонована СУП включає наступні підсистеми: структурно-функціональну, інформаційно-поведінкову й підсистему саморозвитку. Інформаційно-поведінкова й підсистема саморозвитку є визначальними при формуванні цілей підприємства і його працівників.

Перераховані блоки перебувають у динамічній взаємодії між собою і з елементами структурно-функціональної підсистеми системи управління. Інформаційно-поведінкова підсистема «зв'язує воєдино на основі розвитку інформаційних каналів і зв'язків цілі підприємства, втілювані в критеріях функціонування, управлінську ідеологію, інтереси й критеріально-нормативну базу працівників управління, процедури й організацію управлінської діяльності».

Підсистема саморозвитку забезпечує стабільність управляючої підсистеми. Вона може бути розділена на дві частини. Перша частина орієнтує систему управління на постійне вдосконалювання й розвиток і виконує ряд функцій. Друга частина підсистеми саморозвитку забезпечує розвиток системи управління.

Елементами структурно-функціональної підсистеми системи управління є підсистеми: маркетингу персоналу, розвитку персоналу, умов праці й трудових відносин, контролінгу персоналу, управління діяльністю персоналу.

У підсистемі маркетингу персоналу здійснюється аналіз трудового потенціалу ДБП і ринку праці (внутрішнього й зовнішнього), зміни законодавства й політики конкурентів в області кадрів. Далі на підставі аналізу планується потреба підприємства в кадрах. Після цього виконується блок робіт з прийому персоналу.

Підсистема розвитку персоналу призначена для підвищення кадрового потенціалу ДБП за рахунок розвитку ділових і особистісних якостей її робітників, підвищення кваліфікації і набуття додаткових професійних навичок і вмінь.

Підсистема умов праці й трудових відносин покликана забезпечити оптимальні умови для роботи персоналу ДБП. У цій підсистемі виконуються функції обліку норм з охорони праці й техніки безпеки, вимог щодо психофізіології праці, вимог з ергономіки праці й технічної естетики, аналіз і регулювання групових і особистісних взаємин, виробничих конфліктів, а також вирішення правових питань трудових відносин.

У підсистемі контролінгу персоналу виконуються такі функції: аналіз ефективності методів управління, аналіз ефективності розподілу персоналу по робочих місцях, аналіз інформації з якості життя, збір і обробка (упорядкування) інформації про персонал, введення інформації в бази даних, формування і видача документів, звітів, довідок та будь-якої іншої необхідної інформації.

Метою підсистеми управління діяльністю персоналу є управління діяльністю робітників ДБП. Пропонується реалізація функцій за двома циклами: розширеному й елементарному.

Запропонована система управління дозволяє вчасно реагувати на зміни зовнішнього й внутрішнього середовища підприємства, враховувати динаміку

завдань управління, а також інтереси й поведінкові мотиви окремих робітників, що сприяє досягненню високих результатів.

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ БУДІВЕЛЬНИМ ПРОЕКТОМ

Т.Г. Фесенко, *Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Від якості будівельної продукції і виконання робіт (здача об'єкта до експлуатації) в зазначений термін залежить загальна вартість об'єкту, ступінь задоволення споживача і рівень прибутку самої будівельної компанії. Сучасні вимоги до будівництва пов'язані із впровадження системи управління якістю (TQM).

Оскільки не існує універсальної моделі реалізації системи TQM, кожній організації потрібно самостійно розробити модель, яка б задовольнила усі потреби і відповідала її стратегії. Тому актуальними стають дослідження методів та розробки інструментів системи якості, що ґрунтуються на специфічних галузевих характеристиках.

Досить тривалий час поняття «якість» ототожнювалось із технічним рівнем продукції, який, насправді, є лише одним із проявів і характеризує технічну досконалість продукції. Підвищення технічного рівня зумовлює підвищення якості продукції до тої межі, коли приріст витрат на підвищення технічного рівня стає нижчим від економії у процесі експлуатації виробів.

Еволюція підходів до визначення поняття «якість» свідчить про те, що якість – це досить різнопланове поняття, яке охоплює філософський, науково-технічний, товарознавчий, економічний і соціальний аспекти. Сучасне трактування поняття якості визначає його як «сукупність характеристик об'єкту, що відносяться до його здатності задовольняти встановлені та передбачені потреби споживача». Відзначено це і у міжнародних стандартах ISO 9000-2000, у яких принципово важливим є положення про те, що вся робота, яку виконує будівельна компанія, розглядається як сукупність процесів.

Виходячи з того, що будівельна компанія одночасно ініціює, розробляє, реалізує і завершує декілька проектів і для узагальненої координації над всіма проектними командами на кожній стадії знаходження проекту постає питання про створення принципово нової інформаційної моделі управління якістю будівельним проектом.

Вперше проблема інформаційного забезпечення будівництва була поставлена у 1980-х роках на Заході з метою оптимізації та покращення якості виробничого процесу. В Україні інформаційні технології в будівництві почали запроваджуватися наприкінці 1990-х років. До теперішнього часу експертні системи для будівництва практично не розроблені і широко не використовуються.

Метою дослідження є розробка інформаційного забезпечення управління якістю будівельним проектом шляхом математичного моделювання бізнес-процесу.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання:

- провести компаративний аналіз виконання підготовчо-планувального процесу забудовником на декількох об'єктах;
- створення інформаційного забезпечення системи управління якістю на основі контрольних карт.

Побудова системи управління якістю починається з виявлення особливостей функціонування будівельного проекту і вимог міжнародних стандартів до системи управління якістю. Діагностика функціонування будівельного проекту передбачає виявлення:

- контролюємих параметрів,
- функцій підрозділів будівельного підприємства при виконання підготовчо-планувального етапу.

Після обстеження об'єкту дослідження ставиться мета, проводиться її декомпозиція на підцілі, визначаються завдання дослідження і розглядаються методи їх рішення.

Далі обираються моделі багатокритеріальної оцінки показників якості процесів і оптимізація параметрів управління якістю. Вирішується задача оцінки і вибору оптимального рішення в умовах багатокритеріальної ситуації в залежності від ступеню невизначеності інформації локальних задач.

На наступному етапі розробляється інформаційно-нормативне забезпечення системи управління якістю, що представляє собою автоматизований банк даних і включає у себе бази даних різного спрямування і систему управління, яка регулює механізм доступу до них у залежності від запитів і вимог менеджера.

З урахування обраних принципів проектування процес управління якістю будівельним проектом на підготовчо-планувальному етапі включає наступні моделі:

- визначення точок контролю і контролюємих параметрів;
- організації проведення оцінки якості;
- аналіз оцінки якості;
- прийняття рішення;
- реалізації рішення і контролю його виконання.

Таким чином, розробка структури інформаційної технології управління проектом створення системи якості будівельного проекту дозволить, на відміну від існуючої системи якості, вирішити задачу управління комплексно з єдиних системних і критеріальних принципів на основі процесного підходу до управління у відповідності з вимогами міжнародних стандартів. Подальші перспективи розвитку роботи пов'язані з розробкою конкретних моделей оптимізації процесу управління будівельним проектом для кожного етапу.

СЕКЦИЯ 4

ЛОГИСТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ

СТРАТЕГИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЛОГИСТИКОЙ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ

В.И. Торкатюк, *д-р техн. наук*, **Н.В. Бибик**, **А.И. Кириченко**,
В.С. Нотиевский, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12
Киевский национальный университет строительства и архитектуры 03680,
Украина, г. Киев, Воздухофлотский проспект, 31
E-mail knuba@knuiba.edu.ua

Современное устойчивое развитие городов в специфических условиях перехода к рыночным отношениям занимает важное место в решении хозяйственно-экономических и политических задач Украины и особенно в области логистики. Решаются эти задачи через систему эффективного функционирования предприятий, где одним из ведущих направлений является процесс снабжения организации (фирмы).

Признаком трансформации украинской экономики в экономику рыночного типа является формирование конкурентной среды устойчивого развития городов. Наличие конкуренции требует от руководства предприятий (фирм)-субъектов рынка выполнения целенаправленных действий по обеспечению конкурентных преимуществ. При организации соответствующей работы, в том числе и в части методического обеспечения, считается, что конкурентные преимущества создаются в основном в сфере производства и сбыта товаров. Значительно меньшее внимание уделяется материально-техническому снабжению вопреки, следует отметить, той роли, которую оно играет в формировании результатов производственно-сбытовой деятельности устойчивого развития городов. В доказательство можно отметить тот факт, что процесс реформирования и реструктуризации, проводимый на уровне предприятий, затронул в основном отделы сбыта, в то время как отделы снабжения существенно не изменили поле своей функциональной деятельности; в их компетенции по-прежнему остаются вопросы обоснования

потребностей в материально-технических ресурсах, обеспечения потребностей через поставку, организации хранения и подготовки ресурсов к производственному потреблению. Более того, характерным является то, что в отсутствие прежней системы планирования материально-технического снабжения, многие предприятия и сегодня не имеют эффективной ресурсной стратегии, в отличие от стратегии сбыта. Причем данная проблема часто усугубляется отсутствием общеэкономической стратегии фирмы, что осложняет возможности разработки и реализации стратегий по отдельным сферам деятельности, в том числе и в сфере материально-технического снабжения устойчивого развития городской инфраструктуры.

Особенность современной украинской экономики проявляется в том, что многим производственным предприятиям, решающим задачи материально-технического снабжения производства устойчивого развития городов, приходится работать на ресурсно-товарных рынках в условиях нестабильной конкурентной среды, для которой характерны: неравномерная насыщенность рынка товарами вследствие промышленного спада, перепрофилирования многих производственных предприятий, традиционной для отдельных отраслей украинской экономики высокой степени монополизации производства; ограниченная информационная прозрачность ресурсно-товарного рынка; низкая контрактная дисциплина производителей и поставщиков товаров производственного назначения и др. Это требует того, чтобы внести адекватные изменения в организацию и стиль управления в пользу элементов креативного менеджмента. Постановка такого менеджмента означает освоение в комплексе всего арсенала современных методов управления материально-техническим снабжением, прежде всего путем активизации потенциала стратегического менеджмента и логистики. При соответствующей организации это должно позволить переориентировать весь процесс управления с решения текущих задач на обеспечение долгосрочных интересов, преодолеть фрагментарность, локализацию внимания руководства на отдельных аспектах снабженческой деятельности предприятия в ущерб проблемам комплексного

анализа и стратегического планирования.

По аналогии с тем, как трактуется сама логистика, стратегия логистики в общей иерархии стратегии фирмы также приобретает двойственную интерпретацию – как базовая стратегия фирмы с целевой ориентацией на повышение эффективности коммерческой деятельности в сфере материально-технического снабжения производства устойчивого развития города и как функциональная стратегия с целевой ориентацией на обеспечение доставки материально-технических ресурсов к местам производственного потребления в сроки, в количестве, ассортименте и с параметрами качества, определенными условиями сделки. При сравнении двух вариантов интерпретации стратегии логистики (с учетом принятой нами точки зрения относительно функциональной роли логистики) приоритет отдается второму подходу, при котором логистическая стратегия рассматривается как функциональная по отношению к базовой стратегии. В этом случае в качестве базовой стратегии рассматривается стратегия развития фирмы. На линии взаимодействия с базовой стратегией стратегия логистики координируется с функциональной стратегией материально-технического снабжения, а вместе они обеспечивают продуктовую (товарную) стратегию производственной фирмы устойчивого развития городов. Обеспечению стратегии логистики снабжения, в свою очередь, служит операционная стратегия управления производственными запасами. При этом общая координация в процедуре стратегического планирования осуществляется через механизм согласования стратегий по критерию достижения эффективного использования материальных ресурсов в разрезе основных ассортиментных групп.

Обобщением научных разработок доказываем, что в теории стратегического менеджмента существуют различные модели стратегического планирования, вся совокупность которых позволяет выделить, по меньшей мере, три варианта обоснования стратегии развития фирмы. Два из них строятся с использованием матрицы альтернатив стратегического развития, а третий – учитывает фактор цикличности.

Предлагаемая к построению типовая логистическая цепь охватывает все основные стадии предпринимательского цикла предприятия-производителя телекоммуникационной техники, включая: закупку и поставку корпусов, подложек, микросхем и других комплектующих изделий; хранение потребляемых в производственном процессе материально-технических ресурсов; производство средств связи; в том числе тестирование системных плат и хранение полуфабрикатов и узлов незавершенного производства; тестирование изготовленной техники (готовой продукции) и ее хранение на складе предприятия-производителя; сбыт (распределение), в том числе отправку средств связи со склада готовой продукции дилерам и/или непосредственным потребителям; потребление средств связи, в том числе техническое обслуживание потребителей предприятием-производителем или его официальными дилерами.

МЕТОД РАСЧЕТА ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ НАДЕЖНОСТИ ТРУБОПРОВОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Н.И. Самойленко, *д-р техн. наук*, **И.А. Гавриленко**, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Современные трубопроводные транспортные системы представляют собой сложные инженерные сооружения, требующие для своего создания и бесперебойной длительной эксплуатации больших материальных затрат. Важную роль в эксплуатации систем играет функциональная надежность – способность системы поставлять целевой продукт потребителям с количественными и качественными параметрами, оговоренными в двухсторонних договорах.

Целью исследования является разработка метода функциональной надежности в сложных трубопроводных транспортных системах. Предлагаемый метод расчета позволяет получить вероятность поступления целевого продукта конкретному потребителю с учетом структуры сети и

надежности функционирования отдельных элементов сети (паспортной или статистически накопленной). Метод ориентирован на трубопроводные сети (основные структурные компоненты сложных трубопроводных систем), которые по сложности своей структуры соизмеримы со сложностью трубопроводных транспортных сетей, функционирующих в различных отраслях народного хозяйства, а именно, водо-, тепло-, газоснабжения. Расчетная величина отвечает принятым государственным стандартам по надежности.

Исходными данными для расчета функциональной надежности сети по осуществлению поставок целевого продукта конкретным пользователям с помощью предлагаемого метода являются:

- топологическая структура сети с указанием длины пространственно протяженных элементов – трубопроводов, мест расположения запорной арматуры и активных элементов (насосных станций, компрессоров) и потребителей;
- интенсивности отказов пространственно протяженных элементов сети и интенсивности их восстановления;
- вероятности безотказной работы пространственно не протяженных элементов сети, т. е. активных элементов, запорной арматуры, распределительных пунктов и пр.

Метод расчёта функциональной надёжности включает 7 последовательных этапов.

1. Формирование математической модели сложной трубопроводной транспортной сети в виде взвешенного графа.
2. Разбиение исходного взвешенного графа трубопроводной транспортной сети на подграфы, каждый из которых соответствует одной аварийно-ремонтной зоне.
3. Расчет технической надежности аварийно-ремонтных зон.

4. Преобразование исходного взвешенного графа сети большой размерности во взвешенный граф аварийно-ремонтных зон малой размерности (замена каждой аварийно-ремонтной зоны одной вершиной).

5. Построение расчётных моделей функциональной надёжности относительно аварийно-ремонтных зон, которые не стыкуются непосредственно с источником целевого продукта.

6. Анализ каждой расчётной модели с целью выявления и удаления из модели несущественных связей между аварийно-ремонтными зонами и самих зон, не влияющих на функциональную надёжность.

Расчет функциональной надёжности сети относительно аварийно-ремонтных зон и функциональной надёжности сети относительно потребителей одной и той же зоны с помощью классических методов расчета надежности функционирования технических систем.

МАТЕМАТИЧЕСКОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ ПРОЦЕССОВ КОНФЛИКТНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПРИ ПРОГНОЗИРОВАНИИ АВАРИЙНОСТИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

*Д.В. Капский, канд. техн. наук, Белорусский национальный технический университет
22013, Республика Беларусь, г. Минск, проспект Независимости 65*

Математическое моделирование становится в последние годы одним из ведущих методов познания различных систем в природе и обществе. Сущность этого подхода состоит в замене исходного объекта (явления, процесса) его «образом» – математической моделью – и дальнейшем исследовании последней с помощью вычислительных алгоритмов. Роль математического моделирования возросла сейчас в связи со значительным прогрессом в области вычислительной техники, а также в разработке новых методов сбора, обработки, передачи, хранения и использования информации.

Сама постановка задачи о математическом моделировании какого-либо объекта порождает следующий план действий. Его можно условно разбить на три этапа: модель – алгоритм – программа.

На первом этапе строится «эквивалент» объекта – математическая модель – отражающаяся в математической форме важнейшего его свойства – законы, которым он подчиняется, связи, присущие составляющим его частям. Свойства объекта представляются в терминах формализованных неизвестных параметров – исходных данных. Эти параметры (называемые также переменными модели) могут носить как детерминированный, так и случайный (стохастический) характер, что приводит, соответственно, либо к детерминированным, либо к стохастическим моделям. В исходном варианте («сырой модели») количество переменных может быть достаточно большим. При этом важным является выделение основных независимых переменных. В случае стохастических моделей выяснение зависимости или независимости переменных производится статистическими методами на основе, например, корреляционного анализа. Статистические методы служат также для выявления наиболее значимых (основных) переменных (на основе, например, факторного или дисперсионного анализа). Формулировка закона (законов), описывающего характерные свойства изучаемого объекта или явления также представляет собой достаточно трудную задачу. Эти законы могут принимать форму задач оптимизации (минимизации или максимизации) некоторых величин, выраженных через основные независимые переменные задачи. Такие модели носят название моделей оптимизации (детерминированных или стохастических).

Следует также выделить два больших класса моделей – динамические и стационарные. Они характеризуются зависимостью или независимостью от некоторого параметра (обычно времени). Основные свойства объектов, описываемых моделями первого типа, выражаются обычно в форме дифференциальных уравнений или систем, содержащих производные неизвестных величин от времени. Динамические модели кроме переменных

задачи могут содержать также так называемые управляющие переменные. В этом случае можно ставить вопрос об управляемости (полной управляемости) системы уравнений, описывающих модель (это означает, то для любых двух допустимых значений x_0 , x_1 неизвестной величины $x(t)$, отвечающей двум моментам времени $t=t_0$ и $t=t_1$, найдется такая управляющая функция, что решение системы соответствует $x(t_0)=x_0$, $x(t_1)=x_1$). Стационарные модели характеризуются некоторой устойчивостью во времени.

Можно также выделить специальный класс объектов (систем, явления, процессов), при функционировании которых участвует «человеческий фактор». Соответствующие им модели носят название моделей трудно формализуемых объектов. При построении таких моделей важно выполнять следующее необходимое условие – разграничивать формализованные математические понятия и житейские термины.

Алгоритм численного анализа предполагает проведение некоторых вычислений (либо напрямую, либо косвенно определяющих решение поставленной задачи). В настоящее время эти вычисления реализуются программными средствами с использованием современных компьютерных технологий. Процесс создания программных продуктов, реализующих алгоритмы анализа моделей, завершают создание триады «модель – алгоритм – программа» и, тем самым, завершают этап моделирования. Далее следует анализ моделей и создание обратной связи – перенесение результатов исследования на параметры функционирования исходного объекта.

Математическая модель определения потерь в дорожном движении является многоплановой многофункциональной динамической моделью. Общие принципы создания такой модели, ориентированной на минимизацию потерь в дорожном движении, сформулированы в монографии. Приведена иерархическая структура модели. Выделяются основные макропоказатели, минимизация которых является основной целью использования этой модели в практике дорожного движения.

Создавая условия для минимизации каждого из этих показателей мы, естественно, делаем дорожное движение более качественным и безопасным. Однако, агрегатирование (объединение) этих показателей в общий показатель качества дорожного движения есть простое суммирование показателей. Прежде всего это связано с тем, что вклад каждого из макропоказателей в общий показатель качества дорожного движения различен. В известных оценках качества дорожного движения предлагается использовать линейную связь общего показателя и некоторых из указанных выше макропоказателей. Коэффициенты этой линейной связи определяются либо эмпирически, либо статистическим методом (т.е. коэффициенты связи определяются как коэффициенты множественной регрессии). Последний подход, на наш взгляд, является предпочтительным и учитывает элемент случайности, заключенный в каждом из рассматриваемых макропоказателей. Применение этого подхода несколько затрудняется тем, что до настоящего времени не разработан единый механизм оценки значений макропоказателей. Наличие такой оценки, также как и наличие единой шкалы для вычисления макропоказателей, дало бы возможность унифицировать сбор данных по различным показателям. Дело в том, что объем данных, относящихся непосредственно к каждому из показателей, различен. Это связано не только с тем, что ряду показателей (например, социальным и экологическим потерям) уделяется меньшее внимание, но и недостаточной разработанностью методики сбора данных по «менее значимым» показателям. Как результат, объемы данных по различным макропоказателям существенно различаются, кроме того, часть показателей вычисляются по косвенным данным, полученным при описании других процессов. Это снижает уровень репрезентативности используемых выборок и, следовательно, снижает точность получаемых статистических оценок.

Поскольку, как при определении качества дорожного движения, так и в процессе функционирования самой системы дорожного движения, присутствует человеческий фактор, то большинство показателей являются

трудноформализуемыми. Наличие таких показателей существенно затрудняет создание строгой, сильно формализованной математической модели.

Наконец, важной особенностью модели оценки качества дорожного движения является то, что указанные выше макропоказатели являются динамическими (т.е. изменяются во времени в зависимости как от объективных, так и субъективных обстоятельств) и не являются независимыми.

В связи с этим, анализ самой общей модели является чрезвычайно сложным и требует значительных (человеческих и технических ресурсов). Поэтому в настоящей работе мы ограничимся исследованием модели второго уровня иерархии, связанной с одним из макропоказателей, а именно – модели определения аварийных потерь.

Последнее, что следует подчеркнуть об анализе модели минимизации потерь от аварийности, дорожное движение осуществляется в различных условиях – в условиях различных транспортных и пешеходных потоков, различной инфраструктуры, различных режимах регулирования. Поэтому, необходимо строить различные модели для улиц с интенсивным движением (в больших городах), для улиц средних городов, для дорог международного и республиканского значения. Это означает, что должны быть созданы модели следующего уровня иерархии, для каждого характерного объекта дорожного движения. Построение указанных моделей можно проводить с помощью выборок данных, относящихся к типичным представителям указанной классификации. Создание моделей носит статистический характер, а анализ моделей проводится исходя из тех же принципов, которые были ранее использованы. Данные для моделей макроуровня собираются на основе анализа моделей низших уровней иерархии – моделей микроуровня. В основе построения последних лежит анализ конкретных (но типовых) дорожно-транспортных ситуаций.

К КОЛИЧЕСТВЕННОМУ ОБОСНОВАНИЮ РЕШЕНИЙ ПРИ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИИ ГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Е.И. Лежнева, *канд. техн. наук, Харьковская национальная академия
городского хозяйства*

61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Любое транспортное предприятие, занимающееся пассажирскими перевозками, можно рассматривать как объект, потребляющий денежные, материальные и трудовые ресурсы и перерабатывающий их для получения определенных услуг. Основной обязанностью руководителя и всех специалистов является обеспечение услуг определенного объема и ассортимента. Одновременно они должны заботиться о повышении эффективности работы предприятия и обеспечивать повышение качества оказываемых услуг. В связи с этим руководство транспортных предприятий в своей практической деятельности постоянно сталкивается с проблемой рационального использования ограниченных ресурсов. Принимая любое решение, возникает необходимость сравнения альтернативных вариантов и выбора наилучшего из них. Чтобы сделать обоснованный выбор, нужно уметь сопоставить выигрыш и потери, являющиеся следствием любого решения.

Обеспечить оптимальность частных решений нельзя без ясного представления о том, каким должен быть критерий для оценки решений. При количественной оценке решений широко оперируют понятиями «показатель» и «критерий». Понятие «показатель» определяют в словарях как «то, по чему можно судить о развитии, ходе и т.п. чего-либо». Очень часто употребляется термин «показатель эффективности». При этом под эффективностью действий понимают степень достижения определенной цели, а показатель эффективности рассматривают как меру, количественно выражающую эту степень. «Критерий» происходит от греческого «критерион» – средство для решения, мерило оценки. Понятие «критерий» определяется как «признак, на основании которого производится оценка, определение или классификация чего-либо».

Следовательно, оценка решений в принципе должна производиться не по показателю, а по критерию.

Чтобы управление организацией пассажирских перевозок велось наилучшим образом, необходимо обеспечить соответствие частных решений, принимаемых на любом уровне, общественным интересам. Это может быть достигнуто при условии, что критерий, по которому тот или иной орган управления производит сравнительную оценку решений, отражает народнохозяйственные интересы.

Сегодня в практике нет универсальной меры, обладающей физическим смыслом и позволяющей соизмерять по равномерной шкале различные по своей природе показатели. Вместе с тем существует настоятельная практическая необходимость в такой мере. Поскольку нет естественной меры, нужно создать искусственную. В качестве такой меры можно использовать предпочтительность результатов действий, определяемую исходя из интересов более общих целей, или общественную пользу (полезность) результатов.

Известно, что целью любого производства является наиболее полное удовлетворение растущих материальных и культурных потребностей общества. Однако по поводу критерия, по которому следует определить, какой вариант принимаемого решения в большей степени, нежели другие варианты, соответствует высшей цели общества, единства взглядов нет. Некоторые, например, считают, что высшая цель может быть сформулирована только качественно, а выразить ее количественно в виде некоторой целевой функции нельзя. Те, кто придерживается мнения о возможности сформулировать количественную меру, выражающую степень достижения высшей цели – народнохозяйственный критерий оптимальности, основываются на утверждении, что «...построение такого критерия в первую очередь предполагает возможность соизмерения потребительских благ между собой с точки зрения меры удовлетворения ими общественных потребностей». Оптимизм в отношении возможности формирования этого критерия основывается на том, что в поведении потребителей проявляется осознанное

или интуитивное стремление к наиболее полному удовлетворению своих потребностей.

Возможность количественного выражения степени достижения какой-либо цели имеет прямое отношение к проблеме оценки частных решений. Поскольку любое решение следует оценивать исходя из интересов более общей цели, то, в конце концов, все неразрешенные вопросы сведутся к критерию, используемому на высшем уровне. Если его нельзя выразить количественно, то невозможно сформулировать научно обоснованный критерий для оценки частного решения, так как нет основы для соизмерения противоречивых показателей, характеризующих его результаты.

Одной из причин разногласий является различие в понимании того, что должна представлять собой целевая функция. Многие привыкли рассматривать ее как функцию, выражающую значение показателя, имеющего физический смысл и отражающего степень достижения одной цели. Однако при решении вопросов в масштабе городского хозяйства приходится рассматривать множество целей. Для этого уровня нет другой, более высокой инстанции, кроме самого общества, состоящего из индивидуумов с различными интересами, желаниями и вкусами. Потребители – вот то высшее звено, которое отсутствует в схемах некоторых авторов, пытающихся доказать невозможность оценки решений на уровне всего народного хозяйства не иначе, как на основе опыта и интуиции руководителей.

По-видимому, никто не будет возражать против того, что из всех возможных наборов благ, которые в состоянии произвести транспортные предприятия, какой-то набор, с точки зрения интересов всей массы потребителей, является наиболее предпочтительным. Нельзя установить, насколько одно сочетание (набор) благ лучше другого удовлетворяет потребности общества, но что среди всего множества наборов есть определенная предпочтительность, это не вызывает сомнений. Именно данное утверждение является основной предпосылкой для формирования народнохозяйственного критерия оптимальности.

Формулировка, указывающая, что цель любого производства – в наиболее полном удовлетворении потребностей общества, является качественной. Для практического использования такая цель должна получить количественное выражение.

Потребности, как отдельного человека, так и общества в целом многообразны, поэтому степень их удовлетворения характеризуется большим числом показателей. Создание средств, обеспечивающих удовлетворение отдельной потребности можно рассматривать как самостоятельную задачу, вытекающую из общей цели. Условимся характеризовать степень каждой задачи одним показателем $G_i (i = 1, 2, \dots, m)$.

Общая цель достигается в результате выполнения совокупности задач, каждая из которых заключается в удовлетворении отдельной потребности общества. Имеется множество способов выполнения определенной задачи, характеризующейся показателем G_i . Среди этих способов есть, по крайней мере, один, при котором задача – обеспечение определенного значения G_i выполняется с минимальными затратами. Одновременно существует множество вариантов распределения ресурсов, находящихся в распоряжении общества, между различными отраслями производства, а внутри их – между разными продуктами (услугами). Каждому варианту распределения ресурсов соответствует определенное сочетание задач и показателей, характеризующих степень их выполнения,

$$G = (G_1, G_2, \dots, G_m).$$

Таким образом, с одной стороны, имеются разные варианты распределения ресурсов, а с другой – разные сочетания выполнения задач. Естественно, что с точки зрения интересов общества одни из сочетаний задач более предпочтительны, а другие менее предпочтительны. В процессе планирования нужно указать обе стороны: распределение ресурсов и выполняемые задачи так, чтобы достичь наиболее желательного сочетания последних.

Для оценки вариантов мероприятий в области пассажирских перевозок предлагается использовать критерий, основанный на совокупности показателей

$$G_0 = F(G_1, G_2, \dots, G_m).$$

Как и при оценке решений, касающихся отдельного человека, в качестве критерия используется число G_0 в упорядоченной последовательности сочетаний выполняемых задач типа:

Таблица

Число, характеризующее предпочтительность варианта G_0	Значения показателей, (усл. ед.)			
	G_1	G_2	...	G_m
k	10	20	...	15
$k-1$	9	20	...	15
$k-2$	9	20	...	14
$k-3$	9	19	...	15
...
1	6	10	...	8

Поиск наилучшего варианта должен осуществляться как путем перераспределения ресурсов, выделяемых на различные продукты, обеспечивающие выполнение определенной задачи, так и посредством изменения объема ресурсов на выполнение различных задач. Перераспределение ресурсов в пределах производства продуктов одинакового назначения обеспечит минимизацию затрат на выполнение определенной задачи, а изменение объема ресурсов, выделяемых на продукты различного назначения, позволит найти наиболее предпочтительное сочетание задач, которые могут быть выполнены при имеющихся ресурсах. Таким образом, затраты на производство различных продуктов (услуг) в процессе оптимизации будут сопоставляться с результатами – различными сочетаниями выполняемых задач.

Выбор варианта решения производится при следующих условиях. Имеется m видов потребностей общества, которые удовлетворяются соответствующими видами продуктов (услуг). Необходимо распределить

имеющиеся в распоряжении общества ресурсы R (первоначально в стоимостном выражении) по m видам продуктов (услуг), чтобы достичь

$$\max G_0 = F(G_1, G_2, \dots, G_m),$$

где G_0 – число, характеризующее предпочтительность сочетания в упорядоченной последовательности ($G_0 = K, K-1, \dots, 1$).

Выбор наилучшего варианта решения производится из множества возможных вариантов распределения имеющихся ресурсов R между различными отраслями и продуктами (услугами), отвечающих условию

$$\sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^P x_{ij} \cdot c_{ij} = R,$$

где c_{ij} – затраты на единицу продукции i -го вида в j -ой отрасли;

x_{ij} – объем продукции i -го вида, производимой j -ой отраслью.

Как известно, обосновать – значит привести убедительные доказательства определенного утверждения. Для обоснования решений должны применяться методы, допускающие проверку полученных выводов. Следовательно, научное обоснование решений – это прежде всего количественная оценка возможных решений и выбор наилучшего из них по объективному, не вызывающему сомнений признаку.

АНАЛІЗ ПРОЦЕСІВ В ПРОЕКТАХ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

О.М. Ільєнко, ДП «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут»

Головна проблема, з якою стикається сучасна галузь автомобільного транспорту, - це забезпечення стабільно високої якості надання транспортних послуг. Зважаючи на конкуренцію транспортних підприємств різних форм власності, що збільшується, і швидко змінні потреби ринку, ефективний контроль процесів в реальному часі стає суттєвою потребою всіх перевізників.

Чи можна якось вплинути на ці негативні чинники і якщо так, то як? Відповідь на це питання може дати новий підхід до моніторингу і забезпечення

якості надання транспортних послуг, що надається, - технологія проектного аналізу процесів (Process Analytical Technology - PAT) За кордоном концепція і інструменти PAT розповсюджені і активно впроваджуються, у тому числі і у великих виробничих компаніях. Співробітники цих компаній вивчають курси з хемометрики багатовимірному контролю процесів Eugenvector research. Це в першу чергу, пов'язано з великою популярністю хемометричних методів, які є ключовим компонентом технології аналізу процесів.

Впровадження розглянутих методів і інструментів на даний момент, з погляду документа PAT, носить рекомендаційний характер, впровадження яких на практиці вимагає науково-обґрунтованого підходу і великої експериментальної роботи, що, звичайно, вимагає додаткові витрати. Отже, впроваджувати ці нововведення при наданні транспортних послуг чи ні, поки вирішує перевізник. Проте, як свідчить досвід, витрати, витрачені на впровадження, компенсуються вже в найближчій перспективі за рахунок підвищення ефективності процесів. Що ж до віддаленої перспективи, то потрібно пам'ятати, що застосуванням PAT є створення апаратно-програмних комплексів, які не лише контролюватимуть процес надання транспортних послуг за допомогою непрямих вимірів і багатовимірного аналізу отримуваних даних в режимі реального часу, але і накопичуватимуть такі данні і формуватимуть на їх основі різні шаблони поведінки, створюючи виробничі бази знань, які у міру зростання дозволять істотно понизити витрати на проектування процесів і розробку нової продукції.

Таким чином, якщо український перевізник має на меті стати конкурентноздатним як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, необхідно вже зараз звернути пильну увагу на вивчення можливостей впровадження схемометричних методів аналізу даних, багатовимірного статистичного контролю процесів в наданні транспортних послуг. Окрім цього, на наш погляд, необхідна державна підтримка, яка могла б полягати у введенні відповідних спецкурсів у вузах і розробці державних регламентуючих

документів, які дозволили б прискорити впровадження інноваційних підходів в управлінні якістю в сфері транспорту.

ВЫБОР СРЕДСТВ ИЗМЕРИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ МОНИТОРИНГА ПОКАЗАТЕЛЕЙ КАЧЕСТВА ПРОЦЕССА ТРАНСПОРТА ГАЗА НА КОМПРЕССОРНЫХ СТАНЦИЯХ МАГИСТРАЛЬНЫХ ГАЗОПРОВОДОВ

Л.И. Нефёдов, *д-р техн. наук*, **А.А. Шевченко**, *Харьковский национальный автотранспортный университет*

*61002, Украина г. Харьков, ул. Петровского, 25,
Нормативно-аналитический центр ДК "Укртрансгаз"
61004, Украина, г. Харьков, ул. Конева, 16*

Для реализации мониторинга процессов системы управления качеством (СУК) компрессорной станции (КС) магистрального газопровода, необходимо осуществить выбор средств измерения показателей качества этих процессов.

Требования к мониторингу процессов СУК изложены в ДСТУ ISO 9001-2001, но технологию реализации этого измерения и выбора средств измерения, каждое предприятие определяет индивидуально. Мониторингу должны быть подвержены три группы показателей (процесса, продукта процесса и удовлетворённости потребителей процесса).

Как показал анализ публикаций существующие методы выбора средств измерения и их типов на КС, основаны на исторически сложившейся технологии функционирования технологических операций, интуитивном подходе разработчиков автоматизированных средств измерения без применения научно обоснованных методов. При этом определены средства измерения показателей процессов и продукта процессов только ряда основных технологических операций КС. Выбор средств измерения и мониторинг показателей процессов, продукта процессов вспомогательных операций КС вообще не проводится или осуществляется, но без научно обоснованных подходов. По показателям удовлетворённости потребителей процессов, выбор средств измерения и мониторинг вообще не проводится. Наличие такой

ситуации в целом снижает, управляемость, как самих процессов СУК, так и всего бизнес процесса транспорта газа на КС.

Таким образом, для повышения эффективности проведения мониторинга необходимо разработать модели выбора средств измерения показателей качества процессов СУК КС.

В докладе рассмотрено решение задачи выбора типов средств измерения показателей качества каждой группы в точках контроля процессов СУК по следующим частным критериям:

- максимум эффективности измерения всех показателей качества;
- максимум суммарной точности всех средств измерения;
- максимум надёжности всех измерений;
- минимум суммарных приведённых затрат на средства измерения;
- минимум капитальных затрат на приобретение средств измерения.

Основные ограничения представлены на суммарные капитальные затраты по приобретению средств измерения, суммарные приведённые затраты и выбор количества типов средств измерения.

Предложенная математическая модель относится к задачам дискретного программирования с булевыми переменными по многим критериям.

Таким образом, разработанная математическая модель, позволяет в отличие от существующих моделей принимать решения по выбору выбора средств измерительной техники показателей качества процессов компрессорной станции магистральных газопроводов.

Применение этой модели позволяет повысить эффективность проведения оценки качества транспорта газа на компрессорной станции.

ПЕРСПЕКТИВЫ АУТСОРСИНГА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ФУНКЦИЙ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ И МОДЕРНИЗАЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Д.Н. Рославцев, канд. техн. наук, Харьковская национальная академия городского хозяйства

61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Растущий интерес мировых производителей товаров и услуг к активно развивающемуся рынку Украины, успешное развитие некоторых отечественных предприятий и компаний, европейская интеграция, - обуславливают существующую тенденцию к повышению конкуренции во всех сферах экономической деятельности. Такая ситуация стимулирует игроков рынка постоянно совершенствовать те функциональные области работы, которые способны обеспечить максимум конкурентных преимуществ предприятию. Одной из таких областей является логистическая система, а научной основой ее эффективной организации - логистика.

Упомянутые ранее факторы выносят проблемы проектирования и модернизации логистических систем в перечень постоянно актуальных. Одним из возможных направлений повышения эффективности работы логистических систем является аутсорсинг (на основе). Условно, относительно логистики, можно выделить следующие его виды:

- полный аутсорсинг, который подразумевает передачу поставщику услуг (аутсорсеру) полностью функции компании, включая контроль над этой функцией, активы функционального подразделения;

- частичный аутсорсинг, подразумевает совместное с поставщиком услуг управление функцией компании;

- трансформационный аутсорсинг, подразумевает передачу поставщику услуг полностью функции компании или функционального подразделения с целью оптимизации работы данного направления с последующим возвращением компании;

- аутсорсинг совместных предприятий, подразумевает создание совместного предприятия для управления выделенной функцией;
- аутсорсинг бизнес-процессов, подразумевает аутсорсинг транспортировки, хранения, консолидации отправок и т.д.

Эволюцию отношений между предприятием (компанией) и аутсорсером можно представить следующей последовательностью: единичные сделки между предприятием и аутсорсером – повторяющиеся сделки - долгосрочные сделки - партнерский союз – стратегические отношения. Проанализировав европейскую и отечественную практику использования аутсорсинга можно констатировать, что в Европе стратегические отношения компании и аутсорсера являются наиболее распространенными, в Украине (как и в других странах СНГ) это единичные случаи, как правило - перенос опыта мировых компаний на отечественные филиалы. Для стран Европы наиболее распространенным является полный и частичный аутсорсинг, на территории СНГ и Украины в частности, используется в основном аутсорсинг бизнес-процессов.

Учитывая существующие мировые тенденции, тенденции развития отечественного рынка, на Украине можно прогнозировать популяризацию аутсорсинга логистики в перспективе 2-3 лет, и в первую очередь, аутсорсинга в дистрибуции. Оптимизация затрат в дистрибуции и одновременное повышение качества обслуживания обеспечивают существенные конкурентные преимущества. Использование аутсорсинга позволяет не только достичь этих результатов, но и имеет ряд дополнительных преимуществ, основным из которых является возможность концентрации менеджмента компании на ключевых компетенциях.

Европейский опыт свидетельствует о целесообразности применения аутсорсинга. Вместе с тем необходимо подчеркнуть отсутствие на сегодняшний день целостной методики обоснования принятия решения относительно целесообразности аутсорсинга логистики предприятия или отдельных ее

функций. Можно выделить два направления в оценке эффективности решения аутсорсинга логистики или отдельных ее функций:

1) Оценить эффективность принимаемого решения с точки зрения стратегии развития предприятия (компании);

2) Оценить эффективность принимаемого решения с экономической точки зрения (сравнение затрат в ситуации делегирования полномочий аутсорсеру и при выполнении заданного перечня функций внутренними подразделениями предприятия).

Известен ряд работ отечественных и зарубежных авторов в этом направлении, которые не решают проблемы полностью. В этой связи актуальными являются исследования существующих подходов к оценке эффективности решений относительно аутсорсинга в логистике и разработка методики оценки принятия подобных решений при проектировании и модернизации логистических систем.

АЛГОРИТМ ВЫБОРА КЛИЕНТА ПЕРЕВОЗЧИКОМ

А. Н. Горяинов, канд. техн. наук, **А. С. Галкин**, Харьковская национальная академия городского хозяйства
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Выбор перевозчика и средства транспортировки груза (передвижения) является одной из ключевых функций транспортной логистики. Заказчик транспорта всегда старается снизить стоимость перевозки, а перевозчик наоборот старается ее завысить, минимизировав расходы и максимизировав прибыль.

Для определения оптимальной заявки на перевозку целесообразна разработка соответствующей алгоритм-схемы, в эту схему необходимо включить следующие этапы: ввод исходных данных, нахождение ограничений, выбор наилучшего варианта из оставшихся согласно заданному критерию, рассмотрение дополнительных ограничений с принятием решения о выборе предложения или возвращению на более ранний этап алгоритма.

Первым этапом выбора оптимальной заявки на перевозку по заданному критерию является: составление базы данных предложений по заказам. На данном этапе происходит поиск всех возможных вариантов погрузки транспорта. Это могут быть, как Интернет рассылки так и «личные контакты» - предложение услуг транспортировки физическим и юридическим лицам, нуждающимся в этом. Основным условием первого этапа данного алгоритма является наличие свободного транспорта, который можно задействовать для перевозки грузов. Возможен вариант, когда транспорт находится на разгрузке, а заказ может быть найден параллельно этому процессу. Это выполняется с целью избежать простоев транспортного средства (ТС). Время начала разгрузки указывается в договоре или заранее оговаривается с заказчиком транспортной услуги. Зачастую остается неизвестной фактическая продолжительность разгрузки. Данное время часто не указывается, а если указывается то, как правило, это достаточно продолжительный период времени. Иногда длительность разгрузки превышает время движения транспортного средства с грузом. Причины данного явления требуют дальнейшего рассмотрения. Можно предположить, что перевозчики считают время разгрузки примерно равным времени погрузки.

Следующий этап составляемого алгоритма - это определение ограничений, анализ и фильтрация всех заказов согласно данным ограничениям. На предложенном этапе происходит сравнение перечня услуг, в данном случае транспортных, которые хочет получить заказчик и которые может предоставить перевозчик. Исключаются неподходящие варианты. Услуги транспорта определяются как подвид деятельности транспорта, направленные на удовлетворение потребностей людей и характеризующийся наличием необходимого технологического, экономического, информационного, правового и ресурсного обеспечения. Под услугой, следовательно, подразумевается не только собственно перевозка грузов или пассажиров, а любая операция, не входящая в состав перевозочного процесса, но связанная с его подготовкой и осуществлением.

Важнейшей составляющей оказания услуг является наличие условий ее выполнения. Условиями предоставления услуги могут быть, в частности, технические характеристики автопоезда: грузоподъемность(Q), его вместимость (объем) (V), возможность погрузки и разгрузки разными способами в сравнении с предоставленными в заявке условиями. Так же возможно выставление грузоотправителем дополнительных условия транспортировки: это может быть наличие определенного количества ремней для фиксации груза, наличие съемных стоек в полуприцепе, температура охлаждения для рефрижератора и даже наличие у транспортного средства амортизирующих пневматических подушек.

Третий этап. После исключения не подходящих вариантов (фильтрации) погрузки - следующий этап – это выбор наиболее оптимального заказа с точки зрения выбранного критерия. В данной статье в качестве критерия оптимальности принята маржинальная прибыль за один рейс. Аргумент в пользу использования маржинальной прибыли заключается в сложности определения постоянных затрат на перевозку за рейс или (и) прибыль за рейс. Данные затраты могут быть найдены за более длительный промежуток времени. К постоянным затратам относятся: обслуживание транспортного средства, амортизационные отчисления, погашение штрафов, затраты связанные с нахождением заявок на перевозку и др. Маржинальную прибыль (1) предлагаем рассчитывать на 1 км. пути в сравнении с тарифом за км:

$$МП = (T_{км} - VC_{км}) * L_{общ}, \quad (1)$$

где МП – маржинальная прибыль, грн.;

$T_{км}$ – тариф, грн/км;

$VC_{км}$ – переменные затраты, грн/км;

$L_{общ}$ – общее расстояние маршрута, км.

При подсчете расстояния необходимо рассчитывать полный пробег до места погрузки и места разгрузки, т.к. с этим может быть связан холостой и/или нулевой пробеги.

Заявка с максимальной суммой (величиной) маржинальной прибыли, согласно выбранному критерию, являются наиболее целесообразным заказом.

При принятии решения о перевозке следует убедиться в возможности «взять» груз (найти заказ) из места (города, области) прибытия транспорта и примерное время связанное с нахождением обратной погрузки. Это возможно сделать с помощью рассылок, сравнивая коэффициенты привлекательности маршрута по заявкам и тарифу.

Рассмотренный вариант принятия решения о перевозке можно условно называть «прямым». Суть этого варианта заключается в выборе оптимального заказа из всех возможных в данный момент из района, в котором находится ТС.

Связь с фактором обратной погрузки минимальна и заключается в изучении динамики поведения показателей привлекательности маршрутов на основании статистики. Это в свою очередь не гарантирует загруженность ТС. Неизвестным остается размер сопряженных затрат связанный с поиском обратной погрузки.

«Обратный» вариант принятия решения о перевозке заключается в выборе наработанных маршрутах движения. Данный вариант основывается на владении информацией о заявках в местах прибытия транспорта. Из них выбирается наиболее целесообразный заказ. Таким образом вначале ищется «обратный» груз, а потом основываясь на этом выбирается «прямой» груз. Обратная погрузка может осуществляться в местах постоянной погрузки: заводы, базы, рынки и т.д. Как уже отмечалось, что в прямом и обратно направлении существуют разные тарифы, поэтому при принятии решения о транспортировке возможен вариант, когда считается прибыль за прямой и обратный рейс, как среднеарифметическая, а не максимальный прибыльный вариант погрузки в одну сторону в данный момент.

Согласно маршрутам движения, перевозки в междугороднем сообщении могут осуществляться маятниковым или кольцевым методами. Вышеуказанная формула применяется к маятниковым маршрутам. В кольцевых маршрутах имеется несколько мест погрузки и разгрузки. Разновидностями такого маршрута являются: сборный, развозочный и смешанные(сборно-развозной) маршруты. Они предполагают затраты дополнительного времени и топлива связанные с разгрузкой и погрузкой грузов в каждом пункте прибытия. В пределах кольцевого маршрута обратная погрузка может быть не обязательно в месте предыдущей разгрузки, а иметь промежуточные пункты погрузок и разгрузок.

Четвертый этап – это согласование времени погрузки и прибытия транспорта. Если заказ не срочный и время погрузки не является оптимальным для перевозчика, то возвращаемся к предыдущему этапу выбора заказа, исключая данный вариант. И так до тех пор пока не найдем оптимальный вариант. Причинами не оптимального времени погрузки могут являться: долгие простои транспорта при ожидании погрузки или разгрузки, невозможность погрузки или разгрузки, в ближайшее время, в связи с выходными или праздниками, часами работы погрузочно-разгрузочных бригад грузополучателя (грузоотправителя). При нахождении такого варианта, оформляем заявку на перевозку.

Пятый этап. Согласование и пересылка документов, подготовка транспорта к перевозке.

К не учтенным факторам, влияющим на процесс выбора заказа, можно отнести рейтинг надежности грузовладельцев и перевозчиков. Данный рейтинг для грузовладельцев, показывает, на сколько вовремя приходят деньги перевозчикам, учитывает простои при погрузке и разгрузке и другое. Пример такого рейтинга показан в источнике. Это в свою очередь, в какой-то мере, помогает избежать непредвиденных ситуаций и проблем в будущем, связанных с недоброкачественным исполнением обязанностей сторон.

ВИЗНАЧЕННЯ ІНВЕНТАРИЗАЦІЙНОЇ ВАРТОСТІ МОСТОВИХ СПОРУД НА МІСЬКИХ ВУЛИЦЯХ ТА ДОРОГАХ

Л.М. Морозова, *канд. техн. наук*, **В.В. Пархоменко**, **М.П. Мосієнко**
Автомобільно-дорожній інститут ДВУЗ ДонНТУ
84646, Україна, Донецька обл., м. Горлівка, вул. Кірова, 5

Зростання економіки України за останні роки, ритмічна та більш інтенсивна робота промислових підприємств призвела до зростання інтенсивності та швидкісних і вагових характеристик транспортних потоків, особливо, на міських вулицях та дорогах. Наслідком цього процесу, стало посилення режиму експлуатації штучних споруд на них. В зв'язку з чим перед органами місцевого самоврядування постає питання про визначення технічного стану та залишкового ресурсу мостових споруд, які тривалий час знаходяться в експлуатації і про визначення інвентаризаційної вартості об'єктів, на які втрачено документацію і які знаходяться на балансі міськкомунгоспів, або мостових споруд, переданих з балансу інших власників на баланс міськкомунгоспів.

З пропозицією про виконання такої роботи до мостовипробувальної лабораторії АДІ ДонНТУ на весні 2006 року звернулися відповідальні особи Горлівського міськкомунгоспу та Горлівської міської ради. Під час виконання цієї роботи перед співробітникам МВЛ постав ряд питань, найбільш складним з яких виявилось визначення інвентаризаційної вартості об'єктів.

В результаті пошукових робіт було з'ясовано, що затвердженої на державному рівні нормативної документації по визначенню інвентаризаційної вартості мостових споруд на міських вулицях і дорогах в Україні не існує.

Перед співробітниками МВЛ постало питання про розробку узгодженої з замовником методики визначення інвентаризаційної вартості мостових споруд на міських вулицях і дорогах. На даному етапі було запропоновано інвентаризаційну вартість мостових споруд визначати за “Збірником укрупнених показників вартості відтворення функціональних об'єктів – аналогів для оцінки малоповерхових будинків, будівель та споруд”,

розробленого Державним науково-дослідним інститутом автоматизованих систем у будівництві Держбуду України за участю Української асоціації бюро технічної інвентаризації “Укртехінвентаризація” і затвердженого наказом Фонду державного майна України та Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства 23.12.2004 №2929/227.

Згідно вказаного документу інвентаризаційна вартість, що є оціночною вартістю, визначається під час проведення технічної інвентаризації відповідно до вимог “Інструкції про порядок проведення технічної інвентаризації об’єктів нерухомого майна”, затвердженої наказом Держбуду України від 24 травня 2001 року №127, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 10 липня 2001 за №582/5773.

Інвентаризаційну вартість мостів і шляхопроводів пропонується визначати у такій послідовності:

а) розраховується вартість заміщення (відтворення) об’єктів на дату їх оцінки за формулою

$$C_{\text{вос}} = C_o \cdot k_1 \cdot k_2 \cdot k_3, \quad (1)$$

де C_o – скоректована вартість у цінах 1983 р. за даними «Укрупненные показатели стоимости строительства» табл.4.1;

k_1 - середній індекс вартості будівництва (без НДС); за даними зб. “Цено-образование в строительстве”, №5, 2006 р. в порівнянні з 1984 р.

k_2 - галузевий індекс з врахуванням територіального коефіцієнту згідно з “Постановлением Госстроя СССР” від 11.05.1983 г. №94”;

k_3 - коефіцієнт інфляції;

б) визначається інвентаризаційна вартість об’єктів з врахуванням їх функціонального і економічного знецінення в залежності від періодів введення об’єктів в експлуатацію та з врахуванням фізичного зносу

$$C_{\text{инв}} = C_{\text{вос}} \cdot k, \quad (2)$$

де k - коефіцієнт, який враховує знецінення і фізичний знос об'єкту, пропонується приймати за табл. "Збірник укрупнених показників вартості відтворення функціональних об'єктів-аналогів для оцінки малоповерхових будинків, будівель та споруд".

Як показує досвід роботи співробітників мостовипробувальної лабораторії АДІ ДНВЗ ДонНТУ для міських мостів і шляхопроводів характерно, що:

- більшість елементів міських мостових споруд (висота колесовідбійної та перильної огорожі, габарити проїзду та проходу, ділянки сполучення мостового полотна з підходами та інше) виконані за застарілими нормативними вимогами і не відповідають сучасним вимогам забезпечення безпеки руху транспорту та пішоходів;

- нагляд що ведеться експлуатаційними службами за станом мостових споруд є недостатній, ремонту підлягають у більшості випадків тільки покриття їздового полотна та перильна огорожа;

- особливо слід звернути увагу на відсутність затвердженої нормативної методики визначення інвентаризаційної вартості мостових споруд.

- місцевим органам влади слід приділяти більше уваги до стану мостових споруд на автомобільних дорогах міст та населених пунктів, у зв'язку з тим що по більшій частині їх здійснюється рух громадського транспорту наслідки аварій яких можуть бути дуже тяжкими;

- необхідно ініціювати розробку нормативної документації по визначенню інвентаризаційної вартості мостових споруд на міських вулицях і дорогах для більш досконалого обліку об'єктів міського господарства.

СОЗДАНИЕ НОВЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ ПЕШЕХОДОВ И ПОВОРОТНОГО ТРАНСПОРТА

Д.В. Капский, канд. техн. наук, **Е.Н. Кот**, канд. техн. наук, *Белорусский национальный технический университет*
22013, Республика Беларусь, г.Минск, проспект Независимости, 65

Опишем для начала специфику конфликтного взаимодействия транспортных потоков с участием правоповоротных автомобилей. Водители правоповоротных транспортных средств, движущихся по зеленому сигналу дополнительной секции, безоговорочно пропускают транспортные средства транзитного потока. Как правило, они пропускают и левоповоротный транспорт в соответствии с п.104 Правил, поскольку не имеют информации о том, на какой сигнал основного светофора движется поток. Однако пешеходам на переходе они уступают менее охотно, чем при движении по сигналу основного светофора, вероятнее всего, по аналогии с левым поворотом.

Поэтому необходимо либо убедить водителей уступать приоритет пешеходу и в случаях движения направо по сигналу дополнительной секции, либо обеспечивать бесконфликтное движение поворотного транспортного потока и пешеходов.

На регулируемых перекрестках с трехфазными и многофазными схемами регулирования движение направо разрешается в двух (иногда даже в трех) периодах светофорного цикла. При этом регулирование движения направо обеспечивается сигналом правой дополнительной секции светофора, а само движение происходит в один из периодов светофорного цикла в бесконфликтном режиме, в другой – совместно с пешеходами.

Но необходимо отметить, что такой способ дорожного движения уменьшает пропускную способность перекрестка, поскольку даже если основной светофор и секция работают одновременно, то при мощных правоповоротных потоках не хватает накопительной площадки для размещения повернувших направо автомобилей и происходит остановка основного

транзитного движения – т.н. эффект возникновения второй стоп-линии у пешеходного перехода или третьей – после насыщения автомобилями накопительной площадки. Более того, как следствие правоповоротные транспортные потоки, стремясь уместиться на накопительной площадке, начинают въезжать на пешеходный переход, препятствуя движению пешеходов через проезжую часть, что снижает в свою очередь безопасность движения.

Поэтому, конечно, лучше пускать транспортные потоки в бесконфликтном режиме либо устраивать дополнительные отдельные правоповоротные полосы на входах перекрестка.

Также существует проблема, когда водители, двигаясь на стрелку, не успевают тормозить при ее выключении (только три зеленых мигания), не могут распознать, разрешено ли им движение (когда стрелка перегорает), а также теряют время на разгон и трогание с места при ее внезапном моментальном включении.

Целью выполнения работ является создание дополнительной секции для предотвращения несанкционированного движения в направлении правоповоротной секции, а также заблаговременной подачи информации водителю о начале движения в направлении правоповоротной стрелки.

Задача решается за счет того, что в дорожном светофоре с дополнительной секцией, состоящем из трех основных соединенных между собой секций светофора, каждая из которых содержит корпус с крышкой, противосолнечный козырек, рассеиватель и светоблок круглой формы, содержащий размещенные на плате светодиоды по цвету соответствующие зеленому, желтому и красному сигналам, и дополнительной правой секции, размещенной на уровне основной секции зеленого сигнала, и содержащей корпус с крышкой, противосолнечный козырек, рассеиватель, светоблок круглой формы со светодиодами зеленого цвета, расположенными в виде стрелки в средней части печатной платы, светоблок дополнительной секции снабжен светодиодами красного цвета, размещенными по внешнему периметру платы в виде наружного кольца, и светодиодами желтого цвета, размещенными в виде внутреннего кольца.

Сущность решения поясняется чертежом. На рисунке представлен схематично общий вид дорожного светофора с правой дополнительной секцией.

Предлагаемая конструкция дорожного светофора включает основные секции 1, состоящие из корпуса 2, крышки 3, противосолнечного козырька 4, рассеивателя 5, светоблок 6 и дополнительную секцию 7, содержащую корпус 8 с крышкой 9, противосолнечный козырек 10, рассеиватель 11, светоблок 12, состоящий из светодиодов зеленого цвета, расположенных в виде стрелки в средней части печатной платы 13, светодиодов красного цвета, размещенных по внешнему периметру платы в виде наружного кольца 14, светодиодов желтого цвета, размещенных в виде внутреннего кольца 15.

Предлагаемый дорожный светофор с дополнительной правой секцией 7 работает следующим образом. В период светофорного цикла, в котором разрешается движение в направлении, регулируемом дополнительной секцией 7, включаются светодиоды 12 зеленого цвета. При запрещении движения в направлении, регулируемом дополнительной секцией 7, включаются светодиоды красного цвета 14, обозначающие дополнительную секцию 7 и значительно улучшающие ее распознаваемость, особенно в темное время суток и в условиях недостаточной видимости. При разрешении движения в направлении, регулируемом дополнительной секцией 7, но с условием предоставления приоритета другим участникам движения, вместе со светодиодами зеленого цвета 12 включаются светодиоды желтого цвета 15, работающие в мигающем режиме.

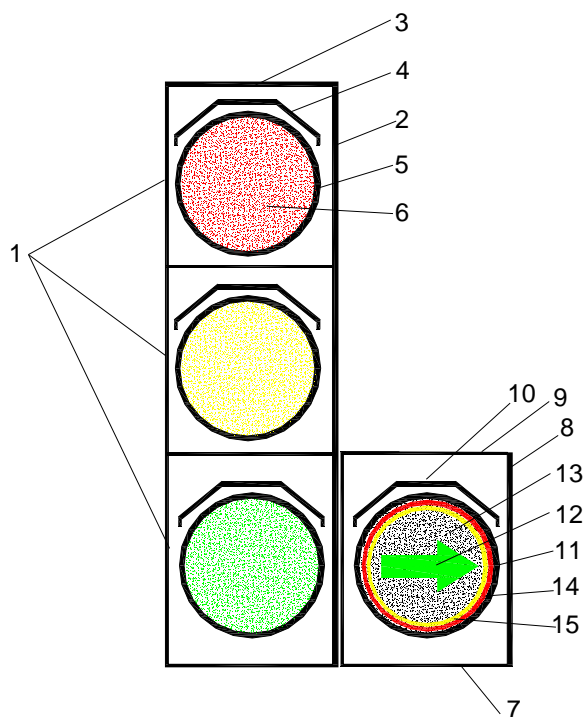


Рисунок – Дорожный светофор с дополнительной секцией

Использование предлагаемых дорожных светофоров с дополнительной секцией позволит реализовывать конфликтные и бесконфликтные схемы организации пешеходного и транспортного движения, повысить информативность светофорной сигнализации и видимость сигналов светофоров, и, тем самым снизить аварийность транспортно-пешеходных потоков. Необходимо отметить, что данное положение может быть перенесено и на организацию левоповоротного движения как при конфликте между транспортными и пешеходными потоками, так и при транзитными и левопоротными транспортными потоками.

К УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА ПЕРЕВОЗКИ ТАРНО-УПАКОВОЧНЫХ И ШТУЧНЫХ ГРУЗОВ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Е.И. Лежнева, канд. техн. наук, **Ю.А. Бакуменко**, Харьковская национальная академия городского хозяйства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Транспорт является одной из важнейших сфер общественного производства. Он обеспечивает производственно-экономические связи различных отраслей народного хозяйства и играет важную роль в социально-экономическом и культурном развитии общества. Автомобильный транспорт, являясь элементом всякого процесса производства, обеспечивает связь между промышленностью и сельским хозяйством, между отраслями промышленности и отдельными предприятиями.

Материальные блага, созданные в виде определенной продукции в промышленности и сельском хозяйстве, транспорт перемещает от места производства к месту потребления, не увеличивая количества и не изменяя качества этой продукции. Продукцией транспортной промышленности является также перемещение грузов и пассажиров во времени и пространстве. Таким образом, производственный процесс и продукция транспортной промышленности совпадают.

Важную роль в перемещении грузов играет скорость их доставки от потребителя к получателю. Повышение скорости доставки, т.е. сокращение времени обращения грузов – важный фактор интенсификации использования производственных фондов.

Перевозка грузов автомобильным транспортом является сложным производственным процессом, состоящим из ряда операций, образующих общий технологический процесс. Процесс доставки груза от отправителя к получателю состоит из трех основных элементов: погрузка груза на транспортное средство в пунктах отправления; перемещение груза

транспортным средством от пунктов отправления до пунктов назначения; выгрузки груза с транспортного средства в пунктах назначения. При доставке груза возникает также необходимость выполнения других различных работ, связанных с транспортным процессом (прием груза у грузоотправителя и сдача его грузополучателю, сопровождение и охрана груза во время перевозки, оформление товарно-транспортных документов и т.д.).

Два процесса – организация и технология в области автотранспортных и складских погрузочно-разгрузочных работ (ПРР) при перемещении груза взаимосвязаны. Основными мероприятиями, проводимыми на транспорте и обеспечивающими повышение эффективности общественного производства, рост производительности труда, улучшение качества работы, являются:

- меры по улучшению использования транспортных средств, снижению простоев под грузовыми и техническими операциями, более полному использованию их грузоподъемности и вместимости, сокращению порожних пробегов;
- разработка оптимальных схем перевозок грузов;
- улучшение взаимодействия различных видов транспорта, совершенствование технологии и организации перевозок;
- повышение уровня комплексной механизации ПРР.

Снижение времени простоя под погрузочно-разгрузочными операциями – важнейший резерв повышения производительности и снижения себестоимости грузовых автомобильных перевозок. На сегодняшний день выделяют такие процессы производства ПРР и складских операций, как:

- немеханизированный или ручной способ, когда операции выполняются с помощью физической силы работников без применения средств малой механизации (тачек, носилок и т.д.);
- механизированный способ – основные операции выполняются машинами, а некоторые вспомогательные (формирование пакета груза, застроповка и отстроповка и т.д.) вручную, так как механизация этих операций трудно осуществима или неэффективна;

- комплексно-механизированный способ заключается в выполнении операций машинами и оборудованием, а за человеком остается управление, регулирование и контролирование работы машин;
- автоматизированный способ предусматривает применение машин и устройств, действующих автоматически, без участия человека в управлении, регулировании и контроле над ними.

Определение возможных резервов повышения производительности труда и снижения себестоимости грузовых автомобильных перевозок при усовершенствовании технологического процесса перевозки тарно-упаковочных и штучных грузов и является целью данного исследования.

Погрузочно-разгрузочными работами называется комплекс операций связанных с погрузкой на транспортные средства в пунктах отправления и выгрузки его в пунктах прибытия.

Общее время простоя транспортных средств под погрузкой и разгрузкой за одну езду (t_{np}) включает время: ожидания погрузки-разгрузки; маневрирования транспортных средств в пунктах погрузки-выгрузки; выполнения погрузки-разгрузки; оформления документов.

Время ожидания погрузки-разгрузки хотя и не является обязательным элементом, но часто составляет значительную часть общего времени простоя под погрузкой-разгрузкой. При четкой организации работы погрузочно-разгрузочных пунктов оно может быть сведено до минимума или даже полностью ликвидировано.

Время маневрирования зависит от типа транспортного средства, принятой схемы расстановки погрузочно-разгрузочных механизмов и транспортных средств, размеров площадок для маневрирования на погрузочно-разгрузочных пунктах и благоустройства подъездных путей.

Время выполнения погрузки-разгрузки является основным элементом общего времени простоя. Продолжительность времени выполнения погрузки-разгрузки зависит от способа выполнения ПРР, грузоподъемности и типа транспортного средства, рода груза, количества и квалификации грузчиков при

ручном способе или от типа и производительности механизма при механизированном способе погрузки-разгрузки.

Время оформления документов зависит от сложности применяемой документации. Для сокращения общего времени простоя необходимо совмещать процесс оформления документов с процессом выполнения погрузки-разгрузки.

В настоящее время большинство мелких и средних предприятий используют ручной наёмный труд при ПРР несмотря глобальную механизацию. Это представляет особую проблему для организации, так как затраты на время погрузочных работ и заработную плату обслуживающего персонала составляют значительную часть издержек. Особенно это касается предприятий, производящих скоропортящиеся изделия (например, молочную продукцию, колбасы и другие продукты питания), для которых погрузка и разгрузка должны проводиться в максимально сжатые сроки.

Целесообразность замены немеханизированного способа на механизированный при выполнении погрузочных работ была рассмотрена на примере ЗАО “Краснопавловского молзавода”. При детальном изучении технологии грузовых операций на данном предприятии было выявлено, что при использовании ручной погрузки продукции в транспортное средство имеются значительные потери времени, что приводит к снижению производительности труда и повышению себестоимости грузовых автомобильных перевозок.

Снижение времени простоя под погрузочными операциями может быть достигнуто различными способами, одним из которых в данном случае является применение специализированных поддонов для перевозки тарно-упаковочных и штучных грузов и автопогрузчиков, обладающих хорошей маневренностью и универсальностью за счет большого количества сменных грузозахватных приспособлений.

Проведенные расчеты показали, что применение европоддонов и подъемно-транспортной техники с учетом “Единых норм выработки и времени” позволит сократить простои под погрузкой не менее, чем на 10%, уменьшить

срок доставки, а также снизить транспортные расходы на доставку 1т груза.

Результаты проведенных исследований подтвердили, что применение прогрессивной подъемно-транспортной техники и оптимальной технологии грузовых операций позволит повысить производительность труда и снизить транспортные издержки при выполнении погрузочно-разгрузочных и складских работ.

ДИНАМІКА ЗВ'ЯЗКУ ІНФОРМАЦІЙНОГО НАВАНТАЖЕННЯ З ДІЯМИ ВОДІЯ

М.А. Григоров, канд. техн. наук, Служба автомобільних доріг в Одеській області
65031, Україна, м. Одеса, вул. М. Грушевського, 49

Ріст рівня автомобілізації, постійне збільшення носіїв інформації вздовж автомобільних доріг, зміни ергономічних властивостей сучасних транспортних засобів та інші фактори пов'язані з розвитком суспільства і науково-технічного прогресу формують актуальність проведення досліджень пов'язаних з визначенням нових і уточненням існуючих закономірностей впливу тих або інших факторів на функціональний стан водія і зміну його працездатності. Одним з «суттєвих» факторів впливу на працездатність водія є інформаційне навантаження.

Для аналізу працездатності водія і ефективності роботи системи «людина – автомобіль – дорожнє середовище» необхідно знати механізми інформаційної взаємодії водія з середовищем руху. В цьому напрямку було проведено ряд досліджень, аналіз яких описано у роботі. Остані публікації за відповідною тематикою наголошують про недостатнє розкриття цієї проблеми сучасною наукою.

Певний науковий інтерес являє визначення механізму моніторингу зв'язку інформаційного навантаження з діями водія.

Для опису перехідних процесів зміни працездатності водія пропонується використовувати диференціальне рівняння.

Для перевірки справедливості диференціального рівняння його рішення порівнювалося з даними, одержаними в експерименті по методу парних порівнянь. Такі порівняння проводилися для 4-х водіїв з різними типами нервової системи.

Результатом такого порівняння є висновок щодо можливості використання диференціальних рівнянь для опису динаміки зв'язку інформаційного навантаження з діями водія. Ці рівняння справедливі для ділянок із забезпеченою динамічною достатністю (де досить динамічних властивостей автомобіля для реалізації ухваленого водієм рішення; у водія досить часу для ухвалення рішення і здійснення дій; зовнішні умови не заважають реалізації здійснення дій).

Коефіцієнти в рівнянні одержані для середніх значень по декількох реалізаціях випадкової функції швидкості. Відхилення від середнього значення викликаються безліччю різних причин, зокрема зміна працездатності водія. По зміні коефіцієнтів рівняння можна судити про динаміку працездатності водія.

К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ЭНТРОПИЙНЫХ ХАРАКТЕРИСТИК СИСТЕМ

Я.В. Санько, М.А. Григоров, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Включение в систему новых компонентов или удаление из нее старых ведет к изменению максимальной энтропии системы, что свойственно разомкнутому в организационном отношении состоянию.

Таким образом, в процессе эволюции происходит периодическое размыкание и замыкание системы, переход из неустойчивого в устойчивое состояния и обратно.

Продолжительность периодов (лагов) замкнутого и разомкнутого состояний системы может быть определена по результатам анализа динамического ряда данных о величине максимальной энтропии системы.

Для оценки максимальной энтропии системы может быть использована следующая методика:

1) для каждого сечения времени определяются максимальные и минимальные значения изучаемого параметра (координата, показатель) системы;

2) для каждого сечения времени рассчитывается среднеквадратическое отклонение изучаемого параметра от среднего арифметического;

3) для каждого сечения времени рассчитываются ошибки средней арифметической;

4) рассчитывается максимальная энтропия изучаемого параметра в рассматриваемом сечении времени;

По результатам оценки максимальной энтропии параметров системы в каждом из рассматриваемых сечений времени строится динамический ряд (ряд развития) максимальной энтропии.

Визуальный анализ ряда развития позволяет установить участки, в пределах которых изменение максимальной энтропии незначительно и носит колебательный характер. Для этих участков рассчитывается доверительный интервал изменения максимальной энтропии.

Моменты выхода функции за пределы доверительного интервала выделяют на кривой развития участки с изменяющейся и не изменяющейся максимальной энтропией. Эти участки индицируют лаги разомкнутого и замкнутого состояний системы.

В разомкнутом состоянии системы идет формирование нового средства деятельности. Последнее реализуется через увеличение числа элементов, поступающих в систему из среды.

При изменении числа элементов и связей между ними изменяется максимальная энтропия системы. Одновременно система стремится достичь нового уровня адекватности со средой.

ОБСЛУЖИВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ НЕСКОЛЬКИХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

М.В. Ольхова, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

Каждое предприятие, которое ведет конкурентную борьбу на рынке, использует определенную стратегию (явную или неявную). В существующих сегодня условиях хозяйствования обоснование стратегии развития транспортного предприятия – одна из ведущих задач управления его производственно-финансовой деятельностью.

Город предлагается рассматривать как множество логистических систем (ЛС), которые взаимодействуют между собой. При этом транспортную функцию выполняют отдельные транспортные предприятия, которые обеспечивают транспортное обслуживание определенным ЛС, и таким образом, в разные промежутки времени транспортное предприятие является отдельным участником той или иной ЛС. В свою очередь, надежность функционирования ЛС в значительной мере определяется бесперебойной работой автомобильного транспорта. Эффективность работы технически исправного автомобильного транспорта в основном зависит от уровня организации и управления перевозками.

Так, в конкретный период времени возникают потребности ЛС в доставке груза. Транспортное предприятие обладает определенным потенциалом, т.е. готовность к осуществлению перевозки, которую можно принять как 100 %. Как видно на рисунке возможности одного транспортного предприятия ограничены – спрос всех ЛС превышает потенциал транспортного предприятия. Поэтому транспортные предприятия в зависимости от своего потенциала занимают определенную нишу в системе. В литературе представлены разные методики выбора перевозчика для ЛС. Однако транспортное предприятие, в свою очередь, тоже выступает в роли избирателя той или иной ЛС, которую с его позиции целесообразно обслуживать.

Методики выбора ЛС в литературе не представлены и поэтому этот вопрос является актуальным.

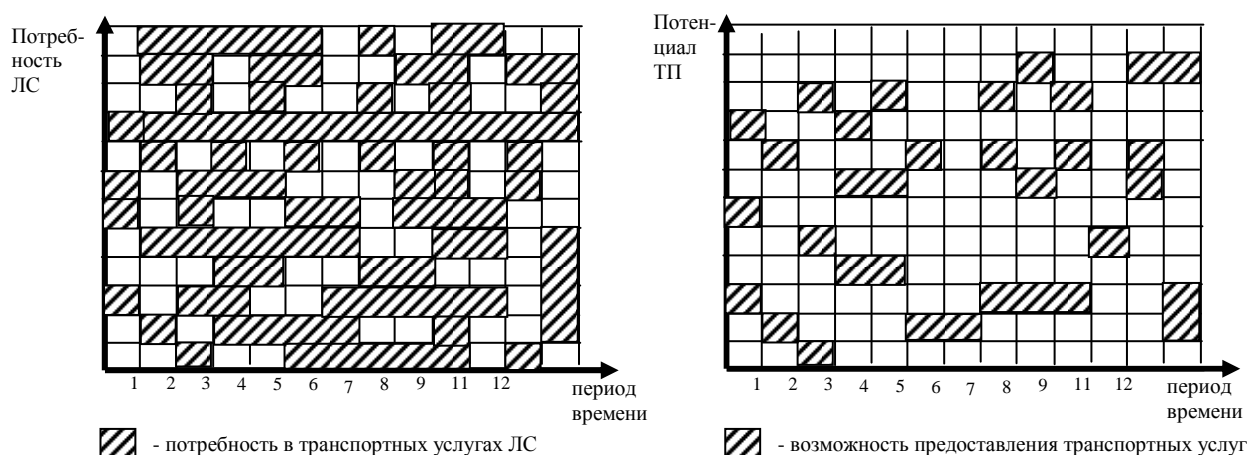


Рисунок - Потенциальные возможности транспортного предприятия на рынке транспортных услуг

Таким образом, предлагается рассматривать транспортное предприятие и ЛС как сложную систему взаимодействия разных технологий. Исходя из приоритетов транспортного предприятия, которые в первую очередь зависят от временного фактора и от требований, свойственным определенным ЛС, в зависимости от изменения ситуации, определять технологию транспортного обслуживания, классифицировать ЛС.

АВТОМАТИЗИРОВАННОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Д.В. Капский, канд.техн.наук, **Д.В. Мозалевский** *Белорусский национальный технический университет*
 22013, Республика Беларусь, г. Минск, проспект Независимости, 65

Проблемы автоматизации проектирования транспортных объектов широко известны и их решение насущно до сих пор. При этом особое внимание, как правило, уделяется именно автоматизации проектирования организации дорожного движения (дислокации дорожных знаков, нанесению дорожной

разметки и расстановки ограждений различного типа, расчету светофорного регулирования и проектированию светофорных объектов и т.д.), в связи с отсутствием типовых решений, особенно в населенных пунктах. Конечно, проектирование шаблонов знаков маршрутного ориентирования уже достаточно формализовано и решения даются легко (правда, опять таки, в типовых случаях – пример, CREDO), то остальные вопросы, увы, пока не решены.

Процедуры проектирования схем организации дорожного движения достаточно сложны и многовариантны. Поэтому, с учетом сложности формализации задач проектирования, САПР должна осуществлять и роль экспертной системы, оценивающей в априори заданный вариант планировочного решения и размещаемого варианта организации движения (совместно со схемой светофорного регулирования), позволяющей оформить принятое пользователем (проектировщиком) проектное решение в виде строительного проекта.

Необходимо особо остановиться на программных продуктах САПР (Системы Автоматизированного Проектирования (CAD – Computer Aided Design) организации дорожного движения, которые широко распространены. Они изготовлены всемирно известной компанией TRL (Transport Research Laboratory – лаборатория транспортных исследований, Великобритания);

- проектирование кольцевых пересечений – ARCADY (Assessment of Roundabout Capacity and Delay). Программа позволяет при заданных параметрах транспортной нагрузки спроектировать кольцевой перекресток, оценить эффективность предлагаемой и существующей организации движения на этом перекрестке.

При этом в программе возможно изменять размеры разделительных полос, делать смещения входов, наносить дорожную разметку, расставлять с конкретной привязкой дорожные знаки, а также оценивать пропускную способность созданного проектировщиком перекрестка. Одним из неоспоримых плюсов является то, что в программе проектировщик –

непосредственный пользователь, может самостоятельно организовать пешеходное или велосипедное движение – например, организовать движение по разделительной полосе, оградить доступ пешеходам посредством устройства ограждения.

- проектирование нерегулируемых перекрестков – PICADY (Priority Intersection Capacity and Delay). Программа позволяет проектировать нерегулируемые пересечения стандартной конфигурации (трех и четырех сторонние, с разделительными полосами, островками безопасности и т.д.) в зависимости от параметров транспортной нагрузки, оценивать пропускную способность перекрестка при различных вариантах организации движения и проектируемых геометрических его параметрах.

Также посредством данного программного комплекса возможно оценить задержки транспорта на главных и второстепенных направлениях, момент исчерпания пропускной способности – когда начнут образовываться очереди и необходимо проводить дальнейшее совершенствование.

- проектирование регулируемых перекрестков – OSCADY (Optimised Signal Capacity and Delay). Эта программа позволяет по имеющимся исходным данным (интенсивность движения транспортно-пешеходных потоков, геометрические параметры перекрестка) рассчитать параметры светофорного цикла и определить задержки транспорта с последующей функцией ее минимизации (или максимизации пропускной способности регулируемого перекрестка). Также программа позволяет оценивать эффективность управления и организации дорожного движения на изолированном светофорном объекте. Она может применяться для стандартных регулируемых перекрестков (до пяти входов) и пешеходных переходов; строит картограммы интенсивности и неравномерности (по времени суток и дням недели) движения, рассчитывает варианты светофорного регулирования для пиковых и межпиковых, а также свободных от нагрузки режимов с определением длины очереди для любых конфликтующих направлений движения на перекрестке.

Как видно, требуется создание единого программного комплекса, который бы мог работать со всеми видами конфликтных объектов при разработке планировочных решений. Ведь очевидно, что регулируемый перекресток является и нерегулируемым одновременно, когда отключена светофорная сигнализация или работает она в режиме «желтое мигание».

Более того, известно достаточно много случаев, когда выполняются кольцевые перекрестки с регулированием (полным либо частичным). Плюсом ко всему, специфичным для регулируемого перекрестка является вопрос прокладки питающих контроллер кабелей, затем от контроллера – контрольных к светофорам, детекторам транспорта, вызывным табло и иным периферийным устройствам.

Поэтому, как представляется, основой может являться программа, проектирующая именно светофорный объект – регулируемый пешеходный переход и ли перекресток, а в зависимости от необходимости некоторые опции могут быть устранены (например, исключена установка светофоров).

При этом, при проектировании организации движения, решаются следующие задачи: оптимизация решений (организационных, управленческих и проектных) с точки зрения соотношения качества проектного строительного решения (выигрыш, минимум потерь и т.д.), затрат на проектирование, строительство и эксплуатацию объекта; определение исходных параметров для проектирования в зависимости от поставленной проектировщиком задачи; разработка целостной системы интерактивного управления процессом проектирования (от постановки задачи, ввода исходных данных, до результатов расчета целевой функции и визуализации результатов – распечатки строительного проекта перекрестка). Информационная база для проектирования представляет собой массивы параметров, характеризующих объект управления и режимы функционирования системы.

Поэтому возможно создание не просто САПР, а технологии и программного обеспечения по автоматизации деятельности СМЭП, а именно структурных подразделений по учету, устройству и планированию инженерно-

технических, строительно-монтажных, технологических, проектных и сметных работ, направленных на устройство и содержание на должном уровне ТСОДД, размещенных на подчиненной улично-дорожной сети города, населенного пункта, региона.

Разработана типовая структура информационной базы. Проводится модульное создание компьютерного комплекса.

Планируется, что пользователь системы будет иметь возможность вычертить (отредактировать или внести коррективы) карту участка улично-дорожной сети с нанесенными ТСОДД, перечень которых определяется полем фильтров (запросов), заявленных к исполнению. Карта отображается по отдельным элементам (объектам) с необходимым уровнем детализации (названия улиц, контуры домов, опоры освещения, контуры светофоров и дорожных знаков и т. п.), наносимыми на нее в качестве дополнительной послойной подосновы, готовится и заполняется Исполнителем в рамках данного договора или по отдельному договору (стоимость данных работ оговаривается с Заказчиком отдельно и не входит в данный объем работ).

Конечно, не все функции предложенного комплекса сейчас реализованы, но уже сейчас можно констатировать, что его внедрение позволит:

- снизить трудоемкость и повысить оперативность учета текущей хозяйственной деятельности СМЭП, учета расходных материалов;
- повысить оперативность деятельности служб по организации и управлению движением, а также эффективность и рентабельность работы СМЭП;
- снизить трудоемкость сбора, обработки и хранения информации, используемой в деятельности СМЭП, в систематизированном и удобном для пользователя виде;
- снизить временные затраты и формализовать функции расчета и проектирования конфликтных объектов.

Однако, на сегодняшний день, необходимо внедрить методики определения эффективности, определения потерь в дорожном движении, чтобы приведенные в программе расчеты, были легитимны.

ЩОДО ВИБОРУ МЕТОДУ ОБСТЕЖЕННЯ ПАСАЖИРОПОТОКУ НА МАРШРУТАХ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

О.М. Єрмак, В.Ф.Харченко, *Харківська національна академія міського господарства*

61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Основним параметром, що визначає потоки пасажирів у містах, є кореспонденції між транспортними районами міста, що є змінними в часі доби, дням тижня, часу року. Розмір транспортних кореспонденцій дуже мінливий і практично не повторюється, тому що на нього впливають безліч факторів, які важко перелічити й угадати. Однак, наявна визначена закономірність зміни величини транспортних кореспонденцій за часом доби. Це положення дозволило пасажирським службам міста, для задоволення у визначених межах постійно повторювальних кореспонденцій, організувати постійно діючі маршрути, що у різному ступені оптимальності здійснюють перевезення пасажирів.

Стійкість транспортних кореспонденцій в містах разом з постійно діючими для їхнього задоволення маршрутами обумовлює наявність закономірно мінливих потоків пасажирів транспортною системою міста.

Для удосконалення роботи маршрутів міського масового пасажирського транспорту, що у результаті міграції населення, запровадження в дію нових житлових районів чи виробничих і культурних центрів, перестали задовольняти вимоги пасажирів і автопідприємств, необхідна вихідна інформація про ступінь використання рухливого складу і задоволення пасажирів. Таку інформацію можна одержати шляхом проведення обстеження пасажиропотіків.

Обстеження можуть бути суцільні, що передбачають комплекс організаційно-технічних заходів щодо виявлення потоків пасажирів у всьому місті (районі) на усіх видах міського пасажирського транспорту, і вибіркові, що передбачають виявлення потоків пасажирів лише на одному виді міського пасажирського транспорту, чи в одному якомусь напрямку на усіх видах пасажирського транспорту, чи, узагалі, на одному якому-небудь одному маршруті. Разом з тим, незважаючи на те є обстеження суцільні чи вибіркові, методи їхнього проведення можуть бути однаковими і залежати від конкретних цілей і задач, що постають перед пасажирськими службами міста.

Розрізняють два основних способи проведення обстежень потоків пасажирів - з використанням обліковців і автоматизовані.

Методи обстеження пасажиропотоків з використанням обліковців:

- табличний метод;
- талонний метод;
- таблично-опитувальний;
- візуальні методи.

Табличний метод обстеження пасажиропотоків полягає в реєстрації обліковцями кількості що ввійшли і зійшли відповідно в транспортний засіб і з нього кількості пасажирів на кожному зупинному пункті. Внаслідок того, що одному обліковцю важко фіксувати пасажирів, що увійшли і зійшли за всіма дверима рухливої одиниці, кількість обліковців відповідає кількості дверей. Сумарні результати спостережень обліковців однозначно визначають пасажирообмін у транспортному засобі, кількість перевезених пасажирів і пасажиропотоки на перегонах маршруту.

Талонний метод обстеження пасажиропотоків полягає в тому, що кожному пасажирові, що ввійшов у салон транспортного засобу, видається спеціальний талон з оцінками про місце його (пасажира) входу, і в кожного виходячого з рухомої одиниці пасажира цей талон вилучається з виконанням оцінок про місце виходу. Для цього, як і в попередньому табличному методі, у кожних дверей транспортного засобу розташовується обліковець із бланками талонів.

Таблично-опитувальний метод відрізняється тим, що замість традиційних талонів використовуються опитувальні таблиці, що заповнюються обліковцями за кожними дверями зі слів пасажирів. Разом з тим, вірогідність інформації обліковців при цьому методі обстеження трохи сумнівна, оскільки зовсім очевидно, що робити опитування пасажирів, що ввійшли в салон, у період "піків" дуже важко. А оскільки значною мірою інформація про потоки пасажирів саме в цей період становить особливий інтерес, значимість методу для науки і практики знижується.

Візуальні методи обстеження не дозволяють точно, як описано вище, визначити параметри пасажирських перевезень. Проте, візуально оцінити ступінь заповнення рухливого складу на маршрутах вони дозволяють. Для проведення візуального обстеження обліковці можуть розташовуватися в середині салону і на якихось пунктах транспортної мережі, найчастіше на зупинках. В останні роки рідко застосовується розташування обліковців у транспортних засобах тому, що їхнє використання на зупинних пунктах маршрутів значно ефективніше. Розташовуючи на своїх спостережних пунктах, обліковці оцінюють заповнення минаючих повз них рухливих одиниць за наступною шкалою:

1 бал - пасажирами зайнято менше половини місць для сидіння;

2 бали - пасажирами зайнято більше половини місць для сидіння, але вільні місця для сидіння ще є;

3 бали - зайняті всі місця для сидіння і до половини місць для стояння;

4 бали - транспортний засіб заповнений пасажирами цілком, але ввійти в нього ще є можливість;

5 балів - транспортний засіб заповнений цілком і ввійти в нього неможливо.

Автоматизовані методи обстеження пасажиропотоків розподіляються на дві основні групи:

1) що ґрунтуються на підрахунку людей, що входять і вихідних з нього пасажирів на кожному зупинному пункті (метод "контактної сходинки");

2) ґрунтуються на вимірі ваги пасажирів у салоні, що досить точно визначає їхню кількість.

З метою усунення грубих погрішностей в оцінці пасажиропотоків на транспортних засобах використовуються методи, засновані на вимірі ваги пасажирів у салоні. Для цього використовуються різні способи виміру. Застосовується тензометрія, оптичні прилади, механічні датчики й т.д. Найбільш перспективним і простим є метод визначення завантаження транспортного засобу за сумарною величиною тиску в його пневморесорах.

У залежності від цілей обстеження пасажиропотоків у містах вибирається і його метод. При цьому враховуються наступні фактори :

- 1) час на обробку і проведення обстеження;
- 2) перелік параметрів, які необхідно визначити;
- 3) трудомісткість методу, що виражається в його вартості і кількості людей, що залучаються до обстеження.

Якщо необхідно вирішити питання про заміщення одного довгого маршруту декількома короткими, а для цього варто знати кореспонденції по довжині маршруту, зручно користуватися талонним чи таблично-опросним методом, оскільки інші не мають подібну інформацію. Якщо ставляться всі питання про удосконалення розкладів руху транспортних засобів і режимів праці водіїв, тоді бажано користуватися табличним методом. Якщо потрібно якісний порівняльний аналіз стану пасажирських перевезень на різних маршрутах і напрямках, то з найменшими витратами досягти поставленої мети можна використовуючи візуальні методи обстеження потоків пасажирів.

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ КРАЇН СВІТУ

М.І. Міщенко, канд.екон.наук, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна 320010, Україна, м. Дніпропетровськ, вул. Академіка В.А. Лазаряна, 2

Дослідження діяльності залізниць високорозвинених закордонних країн викрило значні труднощі в їх роботі. Залізничні компанії всіх країн зійшлися на тім, що важливим кроком у поліпшенні функціонування залізниць є реформування організаційної структури управління.

Реформи, проведені у всіх європейських країнах, мали одну загальну особливість: відповідність директиві ЄС 91/440 про поділ функцій утримування інфраструктури залізниць і організації експлуатаційної роботи та документу 1893/91 про компенсацію витрат.

Проведені в різних країнах реформи залізниць відрізняються одна від іншої та мають свої слабкі і сильні сторони. Рішення, що могло б бути застосоване в будь-якій країні, імовірноше усього, не буде знайдено. Більш того, важко навіть передбачити, як буде виглядати типова організація залізниць наприкінці процесу інтенсивної структурно-організаційної перебудови, оскільки національна мережа залізниць складається з досить незалежних регіональних. Регіональні залізниці виступають як незалежні корпорації, що мають як комерційно орієнтовані сектори, так і розрахунковий центр (РЦ), що контролює використання, поточне утримування постійних пристроїв, а також стягує плату за їх використання з регіональних корпорацій. Внутрішні збори встановлюються так, що розрахунковий центр працює на беззбитковій основі.

Права користування коліями і відповідні угоди про термінали дозволяють кожній регіональній залізниці надавати послуги на всіх напрямках між вузловими станціями появи вантажопотоків, а також за їхніми межами. Тому між основними вузлами одна чи більше регіональних залізниць одержують право на маркетинг і виконання перевезень.

Таким чином, на кожному з основних ринків транспортних послуг може бути конкуренція для більшої частини мережі. Відправники вантажу повинні мати право визначати, яка залізниця буде виконувати перевезення.

Такий приклад особливо прийнятний для країн з великими вантажообігами і, по суті, відсутніми конкуруючими видами транспорту. Крім того, модель конкурентного підходу може бути застосована до групи країн, національні мережі кожної з яких функціонують як "регіональні" залізниці.

Аналіз закордонного досвіду показав, що конкурентний підхід є найбільш ефективним варіантом виходу з кризи для залізниць України. Саме він на сьогоднішній день є вищою ланкою в еволюції організаційних структур підприємств. Однак, упровадження цього підходу неможливо без поділу природно монопольного і потенційно конкурентного секторів. Для цього необхідно чітко установити характерні риси природних монополій, що дозволили б провести цей поділ.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРИМЕНЕНИЯ ИСКУССТВЕННЫХ НЕРОВНОСТЕЙ НА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Ю.А. Врубель, *канд.техн.наук*, **Д.В. Капский**, *канд.техн.наук*,
Д.В. Мозалевский, **А.В. Коржова**, *магистр технических наук*,
В.Н. Кузьменко, *магистр технических наук*
Белорусский национальный технический университет
22013, Республика Беларусь, г. Минск, проспект Независимости, 65

Развитие автомобилизации привело к значительному росту аварийности, ставшим в ряде стран в ряде стран национальной проблемой. Особенно это коснулось западноевропейских стран с высокой плотностью населения и особенностями планировки населенных пунктов с узкими улицами старинной застройки. Поиски решения проблемы, которые часто делались по «горячим следам» и не отличались особой глубиной и системностью, привели к требованиям резкого снижения скорости движения автомобилей. Вначале это пытались реализовать путем установки множества дорожных знаков ограничения скорости, однако особого эффекта это не дало, поскольку чем

больше устанавливалось ограничений и чем эти ограничения были жестче, тем больше водителей их нарушало. В разных странах доля нарушителей была различной, однако порядок цифр оставался стабильным – примерно, 75÷95% водителей нарушало требования резкого ограничения скорости.

Тогда стали искать и находить способы принудительного ограничения скорости. К одному из них, психологического принуждения, относятся различные устройства, создающие у водителя психологическую потребность снижения скорости – эффект сужения или искривления полосы движения; эффект разрыва траектории движения, учащающееся мелькание разношаговой специальной разметки; «узкие ворота»; шумовые полосы с увеличивающейся частотой звукового воздействия и т.д.

Ко второму способу, физического принуждения, относятся различного рода устройства, вызывающие физическую потребность снижения скорости под угрозой потери управляемости или поломки автомобиля с возможностью возникновения аварии. К ним относятся кольцевые перекрестки с малым диаметром центрального островка (либо различным внутренним дорожным покрытием); физическое сужение или искривление полосы движения путем устройства защищенных островков безопасности для пешеходов с возможностью движения пешеходов «по кривой»; резкое физическое искривление дороги («зигзаг») путем устройства защищенных бортовым камнем выступов; приподнятые над проезжей частью пешеходные переходы через всю улицу; поперечные углубления (канавы) на поверхности проезжей части и, наконец, выступающие препятствия (искусственные неровности) самых разнообразных конструкций и размеров. Последние оказались самыми дешевыми и легко приспособляемыми к различным условиям и поэтому получили наибольшее распространение.

Казалось, решение проблемы снижения скорости, наконец, было найдено – дешевое, эффективное, не требующее контроля – и в Европе начался настоящий бум искусственных неровностей. Разрабатывались все новые и новые модификации, исследовался процесс их взаимодействия с автомобилем,

рекламировалась их эффективность в деле повышения безопасности движения и т.д. Однако, вскоре наступило отрезвление – применение искусственных неровностей, кроме положительного воздействия на безопасность движения, оказывается имеет, еще и целый шлейф негативных воздействий в области экономики, экологии и социальных отношений. Применение искусственных неровностей вступает в противоречие с фундаментальными задачами дорожного транспорта – повышение качества и снижение себестоимости транспортной услуги, которые базируются на сбалансированном соотношении таких свойств дорожного движения, как безопасность, экономичность, экологичность и социологичность, а не только на безопасности, как казалось многим. Не имея возможности точно оценить это сбалансированное соотношение – насколько известно (во всяком случае, нам не удалось найти), такой *методики оценки качества дорожного движения* у европейцев пока нет – они начали ограничивать применение искусственных неровностей в «очевидных» типовых ситуациях. В частности, во многих странах, разумеется, с разными вариациями, установка искусственных неровностей запрещена на загородных дорогах, на городских улицах с интенсивным и умеренным движением, на дорогах с движением маршрутного пассажирского транспорта, на улицах с движением грузового транспорта и т.д. Постепенно область применения искусственных неровностей сужается и ограничивается улицами старинной застройки, дворовыми территориями, районами школ и т.п. Считается, что «искусственная неровность – последний инструмент из набора инструментов, предназначенных для повышения безопасности движения». Поэтому европейцы сегодня ищут другие, менее болезненные способы повышения безопасности движения, включая снижение скорости в нужных местах, в нужных пределах и в нужное время, например, с помощью гибкого светофорного регулирования с обязательным автоматическим видеоконтролем.

Что касается других стран (не западноевропейских), то у них потребность в снижении («успокоении») скорости не столь очевидна, при этом они часто исповедуют несколько иные ценности. Поэтому применение искусственных

неровностей у них идет со значительным временным сдвигом и не так плавно, часто приобретая очертания очередной кампании. Например, в конце 80–х годов в Бразилии за 2 года было установлено 17600 искусственных неровностей, однако еще через 2 года их осталось всего лишь около 800 – темпераментные бразильцы не захотели подчиняться «европейскому» насилию.

Таким образом, зарубежный опыт применения искусственных неровностей необходимо постоянно изучать и знать. Однако, применять его следует с особой осторожностью, учитывая наши условия и особенности. И обязательно нужно иметь действенную методику оценки качества дорожного движения, в частности, оценки эффективности применения искусственных неровностей, что позволит сбалансировать все основные свойства дорожного движения. Необходимо также использовать уже имеющийся отечественный опыт, полученный в результате применения и исследования искусственных неровностей. При этом необходимо руководствоваться положениями «Концепции обеспечения дорожного движения в Республике Беларусь», разработанной согласно Указу Президента Республики Беларусь №551 от 28 ноября 2005 года и утвержденной Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 14 июня 2006 г. № 757.

К исследуемым специфическим техническим средствам регулирования будем относить искусственные неровности, шумовые полосы и шумовую разметку. Они характеризуются тем, что оказывают комбинированное воздействие на водителя и его автомобиль. В частности, искусственная неровность оказывает визуальное воздействие на водителя и физическое (ударное) воздействие на водителя и его автомобиль. Шумовые полосы и шумовая разметка оказывают визуальное и шумовое (вибрационное) воздействие на водителя. Шумовое и физическое воздействие относится к категории принудительных, действующих на водителя независимо от его желания или готовности. Однако, между ними есть и существенные отличия, главным из которых является то, как они действуют на водителя.

Шумовые полосы и, особенно, шумовая разметка принудительно дают водителю только информацию о складывающейся, как правило, неблагоприятной дорожно-транспортной ситуации, а управляющие воздействия он принимает сам на основе этой информации. В то же время, искусственные неровности заставляют водителя принять заранее предписанное управляющее воздействие (резко снизить скорость), независимо от складывающейся дорожно-транспортной ситуации. Таким образом, шумовые полосы и шумовая разметка имеют целью принудительное информирование водителя о складывающейся неблагоприятной дорожно-транспортной ситуации, а искусственные неровности имеют целью принудительное вмешательство в действия водителя независимо от складывающейся дорожно-транспортной ситуации. Ясно, что принудительное вмешательство в действия водителя, не связанное со складывающейся дорожно-транспортной ситуацией и с чрезвычайно высокой вероятностью не имеющее разумного оправдания и являющееся ненужным, никогда не приветствовалось ни одним водителем.

Технические средства регулирования принудительного воздействия обладают рядом положительных и отрицательных свойств, поэтому целесообразность и эффективность их применения всегда вызывала ожесточенные споры. Особенно при отсутствии общепринятых оценочных критериев качества дорожного движения и методики оценки этого качества. Эти споры продолжаются еще и сейчас, когда уже известен общепринятый оценочный критерий качества дорожного движения – потери в дорожном движении (см. Концепцию). Проблема заключается в том, что одного оценочного критерия качества, как такового, оказалось недостаточно – необходимы еще методики оценки качества по этому критерию и нормативные документы по организации дорожного движения, основанные на этих методиках. К сожалению, и методики и соответствующие нормативные документы (в первую очередь, «Руководство по регулированию дорожного движения») в настоящее время пока еще или не разработаны, или не соответствуют необходимым требованиям, поэтому в части применения

специфических технических средств регулирования царит неразбериха и произвол.

Наиболее известным представителем этой категории технических средств регулирования является искусственная неровность («спящий полицейский»), введенный в СТБ 1300-2007. Как уже упоминалось, она обладает рядом положительных и отрицательных свойств. К положительным можно отнести принудительное снижение скорости движения, что в определенной мере способствует снижению аварийности в данном очаге, а также отсутствие необходимости постоянного контроля за движением, что в некоторой степени снижает затраты на управление движением.

К недостаткам следует отнести резкое снижение скорости и связанное с этим маневрирование, вызывающее большие экономические и экологические издержки. Сюда же относится и необходимость резкого снижения скорости еще и тогда, когда в этом нет ни малейшей необходимости, что, кроме значительных экономических и экологических издержек, вызывает еще и очень большие социальные издержки. Наконец, резкое снижение скорости движения, это и не странно, вызывает увеличение аварийности, как в самом исследуемом очаге, так и за его пределами. Поскольку в БНТУ уже проведены предварительные исследования эффективности применения искусственных неровностей и известны некоторые предварительные результаты, то в очень кратком изложении, будет приведена сущность этих результатов. Выполнены анализ аварийных, экономических, экологических и социальных потерь, связанных с размещением искусственных неровностей на улично-дорожной сети.

Поскольку эти технические средства регулирования направлены не на принудительное снижение скорости, а на дублирование информирования водителя о складывающейся дорожно-транспортной ситуации, то применение их в некоторых типовых ситуациях вполне обосновано. Одной из задач предстоящих исследований является, кроме оценки эффективности

применения, определения круга типовых ситуаций, где их применение целесообразно.

ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДНОВЛЕННЯ МІСЬКОГО ЖИТЛОВОГО ФОНДУ

А.П. Косяк, *Харківська національна академія міського господарства*

61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

Відновлення міського житлового фонду супроводжується рухом матеріальних і пов'язаних з ними інформаційних потоків. Ефективність функціонування такої матеріалопровідної системи характеризується часовим інтервалом між придбанням сировини і будівництвом (або ремонтом) конкретного об'єкта (групи об'єктів).

Найчастіше вчені розглядають рух матеріальних потоків виключно на рівні підприємства або регіону. Разом з тим сучасна практика функціонування житлового сектора економіки вимагає якомога скорішого формування ефективної логістичної системи саме в галузевому аспекті, що дозволить оптимізувати матеріальні потоки, створити інтегровані системи управління і контролю їх руху, розробляти системи логістичного обслуговування, оптимізувати запаси тощо. Тому метою статті є теоретичне обґрунтування структури логістичної системи організаційно-економічного забезпечення відновлення міського житлового фонду й розробка відповідного методичного забезпечення вирішення наукових і практичних проблем. Вирішення їх дозволить скоротити матеріальні запаси, прискорити процес отримання інформації, підвищити якість відновлення міського житлового фонду.

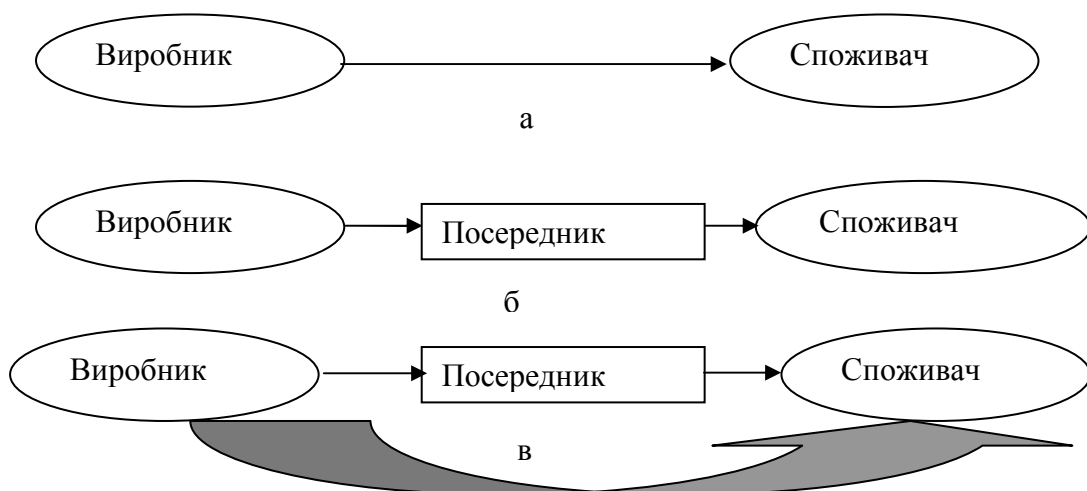
Формування сучасного цивілізованого ринку й соціально-орієнтованих ринкових відносин у житловій сфері обумовлює необхідність дослідження існуючих логістичних моделей як на загальнодержавному, так і на регіональному рівнях. Зокрема, вивчення проблем функціонування та

регулювання регіональних логістичних систем зумовлене переходом до розвинутих економічних відносин, що потребує глибокого аналізу економіки регіонів і основних закономірностей та принципів формування регіональних ринків з використанням системного підходу. Вельми актуальним також є знаходження нових сучасних форм організації управління регіональними виробничими комплексами й системами, що б сприяли комплексному розвитку регіону.

У множині систем, забезпечуючих функціонування організаційно-економічного механізму відновлення міського житлового фонду, особливу увагу слід сконцентрувати саме на логістичній системі з метою аналізу її удосконалення. Логістична система організаційно-економічного забезпечення відновлення міського житлового фонду є адаптивною зі зворотним зв'язком. Вона повинна складатися з кількох підсистем, має розвинуті зв'язки зі зовнішнім середовищем.

Об'єктом цієї системи є наскрізний матеріальний потік, проте на окремих ділянках управління він має певну специфіку щодо функціональних областей логістики: закупівельна, виробнича, розподільча, транспортна й інформаційна.

Серед видів логістичних систем у житловому секторі економіки мають місце: прямі, ешелоновані й гнучкі (рисунок):



Логістичні системи: а) пряма; б) ешелонована; в) гнучка

Рисунок – Принципові схеми логістичних систем різних видів

Вибір виду логістичної системи залежить від її властивостей.

Серед завдань, що належать до закупівельної логістики, відносяться визначення потреби в матеріальних ресурсах, дослідження ринку закупівель, вибір постачальників, безпосередньо закупівлі, контроль поставок, бюджет закупівель, а також координація і системний зв'язок закупівель з виробником, збутом, складування, транспортування, а також з постачальниками. Головними критеріями оптимальності закупівельної логістики є якість, скорочення ступеня диверсифікації, віддаленість постачальників, розклад поставок, розмір партії і періодичність поставок.

Головним завданням виробничої логістики є оптимізація матеріальних потоків всередині підприємств житлового сектора економіки. Ця область логістики займається оптимізацією схоронності, фасування тощо. Вирішальну роль тут відіграє вибір систем управління матеріальними потоками.

Розподільна логістика вирішує завдання розподілу замовлень між різними постачальниками при закупівлі товарно-матеріальних запасів, розподілу вантажів по місцях зберігання, що надійшли в місто, або на конкретні підприємства, розподіл матеріальних запасів між різними об'єктами.

Серед критеріїв оптимізації тут виступає планування процесу реалізації, організація процесу і обробки замовлень, організація і контроль за доставками, організація виправлення можливих рекламаций, оптимальна схема розподілу матеріальних потоків, кількість розподільчих центрів та їх розміщення.

Значна частина логістичних операцій на шляху руху матеріального потоку від джерела сировини до кінцевого споживання здійснюється за допомогою різних видів транспорту. При цьому витрати на виконання операцій транспортної логістики в житловому секторі складають до 50% від загальних витрат на логістику. Тому грамотне проектування наскрізного матеріального потоку і надання йому оптимальних параметрів має вирішальне значення і забезпечує надійність графіка доставок, їх терміни, вартість перевезень.

В основі процесу управління матеріальним потоками в житловому секторі є обробка інформації, циркулюючої в логістичних системах. Серед головних

завдань тут можна назвати вибір виду інформаційного потоку та збалансування інформаційної системи.

На основі проведеного в статті наукового дослідження автором здійснено узагальнення теоретичного, методичного і практичного аспектів функціонування регіональних логістичних систем й обґрунтовано структуру логістичної системи організаційно-економічного забезпечення відновлення міського житлового фонду. Подальші дослідження щодо удосконалення теорії та методології розглядуваної логістичної системи мають базуватися на використанні можливостей регіональних логістичних систем та ефективному управлінні цими системами з використанням економіко-математичних методів.

ОТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В.С. Віниченко, *канд.техн.наук, Харківська національна академія міського господарства*
61002, Україна, м. Харків, віл. Революції, 12

Зміни в структурі пасажирських перевезень в великих містах України свідчать про те, що міська транспортна система являє собою складну динамічну систему, результати функціонування якої залежать від впливу факторів самої різноманітної природи. Постійні коливання величини пасажиропотоків та їх перерозподіл між різними видами пасажирського транспорту, які відбуваються у часі та по напрямках на плані міст, потребують планового та оперативного управління міською транспортною системою і окремими підприємствами цієї важливої сфери життєзабезпечення міст.

На сьогодні, у зв'язку із суттєвим зменшенням обсягів пасажирських перевезень, що здійснюють підприємства міського електротранспорту (МЕТ) в Україні, та стрімким зростанням автомобілізації населення великих міст України, повстало актуальне питання вибору стратегії збереження цього виду транспорту та його подальшого розвитку, визначення науково обґрунтованих пропорцій в структурі міських пасажирських перевезень між різними видами транспорту, підвищення рівня транспортного обслуговування населення. Для

покращення конкурентоспроможності експлуатаційна діяльність підприємств МЕТ повинна забезпечувати реалізацію принципу адаптивного управління перевізним процесом, що передбачає відповідність між попитом на перевезення з боку населення міста й витратою ресурсів, здійснюваних транспортними підприємствами, з урахуванням соціальної й економічної значимості перевезень.

В останні роки в Україні розробляються місцеві та регіональні програми реформування житлово – комунального господарства, які передбачають пріоритетний розвиток транспортної інфраструктури міст, та зокрема МЕТ. Організаційно – технологічні особливості МЕТ, відокремленість його від інших видів транспорту вимагають врахування специфічних умов роботи цього виду транспорту при організації та управлінні перевезеннями.

Основну мету функціонування МЕТ на рівні міської транспортної системи можна визначити як забезпечення виконання завданого обсягу пасажирських перевезень з максимальним показником ефективності в найбільш раціональному режимі руху на маршрутах. Запропонований підхід до управління перевізним процесом передбачає наступну послідовність дій:

- на підставі інформації про фактичний попит на транспортні послуги й поточний стан технологічного об'єкту управління визначають значення технологічних параметрів, при яких цільова функція кожного окремого маршруту МЕТ, досягає максимального значення з урахуванням існуючих обмежень;
- проводиться розрахунок показника ефективності функціонування маршрутної системи МЕТ, що враховує її соціальне й економічне значення;
- здійснюється оцінка рівня транспортного обслуговування населення з обліком існуючих нормативних вимог;
- при необхідності виробляються пропозиції по оперативному коригуванню технологічних параметрів об'єкту управління для приведення його в оптимальний стан.

На підставі досліджень, що були проведені на маршрутній системі МЕТ Харкова, розроблено комплекс математичних моделей, які дозволяють вирішити означені оптимізаційні задачі. Результати роботи можуть бути використані при створенні підсистеми підтримки прийняття рішення в системі управління міськими пасажирськими перевезеннями.

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ АВАРИЙНОСТИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

*Д.В. Капский, канд.техн.наук, Белорусский национальный технический университет
22013, Республика Беларусь, г. Минск, проспект Независимости, 65*

Аварийность – одна из самых насущных и болезненных проблем в дорожном движении. Суммарные потери от аварийности, включая социальную составляющую, достигают величины порядка 200 млн долларов ежегодно. При этом с ростом автомобилизации эти потери будут неуклонно возрастать.

Прогнозирование аварийности является составной частью работ по оценке качества дорожного движения. Для снижения аварийных потерь необходимо каждое решение по организации дорожного движения оценить и оптимизировать по вероятным последствиям, в первую очередь, по аварийности. Но для этого нужны такие методики прогнозирования, которые бы могли адекватно реагировать на любое изменение характеристик движения, причем не только на реальном, но и на проектируемом объекте. Без надежного прогнозирования невозможно оптимизировать управление, невозможно снижение аварийности. К сожалению, сегодняшние методы прогнозирования не позволяют в полной мере решать практические задачи по оптимизации решений на стадии разработки или проектирования. Рассмотрим подробнее сложившееся положение в этой области.

Существуют четыре основные группы методов прогнозирования аварийности – статистическая, конфликтных ситуаций, потенциальной опасности и экспертная.

Как уже отмечалось, существуют различные дорожно-транспортные ситуации, под которыми понимают характерное состояние процесса движения, ограниченного небольшими пространственными и временными пределами. Они могут сильно отличаться друг от друга как по вероятности возникновения и реализации конфликта, так и по степени тяжести коллизий. Различают и области применения методов прогнозирования в зависимости от дорожно-транспортных ситуаций, на базе которых делается.

Статистическая группа методов использует накопленный опыт влияния различных мероприятий на аварийность, делает прогноз на основании статистики аварийности за прошедший период и обязательно требует наличия реального объекта. Эти методы применимы в основном для предварительной оценки эффективности тех или иных мероприятий, внедряемых на реальных объектах улично-дорожной сети.

Группа методов конфликтных ситуаций использует перевод измеренного числа конфликтных (т.е. очень опасных, видимых) ситуаций в вероятное число аварий и обычно требуют наличия реального объекта, на котором производятся измерения. Методы позволяют быстро, в течение нескольких часов наблюдений выявить существующие недостатки, приводящие к авариям, и разработать соответствующие мероприятия по их устранению. Применяются, как правило, на вновь построенных или реконструированных объектах с целью своевременной корректировки решений по планировке и организации дорожного движения. Визуальный метод конфликтных ситуаций использует информацию наблюдения (непосредственно специалистом или с использованием видеоаппаратуры) за конфликтным взаимодействием транспортных и пешеходных потоков и выявлением конфликтных ситуаций. Параметрический метод основан на отнесении к определенной степени тяжести той или иной конфликтной ситуации в зависимости от критических замедлений (ускорений) автомобилей при конфликтном взаимодействии. Имитационный метод конфликтных ситуаций основан на математическом моделировании конфликтного взаимодействия транспортно-пешеходных потоков на объекте.

Группа методов потенциальной опасности, в принципе, не требует ни реального объекта, ни статистики аварийности, а дает прогноз по совокупности факторов, влияющих на аварийность, которые можно либо измерить на реальном объекте, либо задать в любой комбинации при проектировании. Поэтому она применима для оптимизации решений как на реальном объекте, так и на стадии разработки или проектирования.

Экспертная группа методов основана на использовании опыта высококвалифицированных специалистов (экспертов) по прогнозированию. Это люди, которые в силу накопленного опыта или природных данных могут предсказать аварийность на данном объекте, с которым они знакомятся либо воочию, либо по чертежам. В особых случаях привлекают несколько экспертов, которые совместно предсказывают аварийность. Следует отметить, что прогнозирование аварийности экспертами – дело чрезвычайно сложное, «тонкое» и весьма приблизительное. Что касается настоящих экспертов, которые «угадывают» аварийность, то их, к сожалению, очень мало, а большинство из действующих «экспертов» мало пригодны к этой работе.

Группа статистических методов использует накопленный опыт влияния различных мероприятий на аварийность, делает прогноз на основании статистики аварийности за прошедший период и обязательно требует наличия реального объекта. Применима, в основном, для предварительной оценки эффективности тех или иных мероприятий, внедряемых на реальных объектах улично-дорожной сети.

Группа методов конфликтных ситуаций заключается в переводе измеренного числа конфликтных (т.е. очень опасных, видимых) ситуаций в вероятное число аварий и также требует наличия реального объекта, на котором производятся измерения. Позволяет быстро, в течение нескольких часов наблюдений, выявить недостатки в организации движения, приводящие к авариям, и разработать соответствующие мероприятия по их устранению. Применяется, как правило, на вновь построенных или реконструированных

объектах с целью своевременной корректировки решений по организации движения.

Группа экспертных методов. Есть люди, которые в силу накопленного опыта или природных данных могут предсказать аварийность на данном объекте, с которым они знакомятся либо воочию, либо по чертежам. В особых случаях привлекают нескольких экспертов, которые совместно предсказывают аварийность. Следует отметить, что прогнозирование аварийности – дело чрезвычайно сложное, «тонкое» и весьма приблизительное. Что касается настоящих экспертов, которые «угадывают» аварийность, то их, к сожалению, считанные единицы, а большинство из действующих «экспертов» мало пригодны к этой работе.

Таким образом, перечисленные группы методов работают, в основном, на уже существующих объектах либо на основании ранее собранной статистики аварийности.

Группа методов потенциальной опасности не требует ни реального объекта, ни статистики аварийности и дает прогноз по совокупности факторов, влияющих на аварийность, которые можно либо измерить на реальном объекте, либо задать в любой комбинации при проектировании. Поэтому именно они применимы для оптимизации решений как на реальном объекте, так и на стадии разработки или проектирования.

Наиболее перспективным является разработанный в БНТУ Ю.А. Врубелем и постоянно совершенствуемый метод конфликтных зон. Практические работы дали обнадеживающие результаты по применению данного метода. Однако работа далеко не завершена и требует проведения дальнейшего анализа и поиска возможных путей совершенствования существующего метода прогнозирования аварийности, а также его использования для оптимизации организации дорожного движения, что позволит существенно снизить аварийные потери. Для дальнейшего совершенствования метода конфликтных зон необходимо продолжать исследование таких конфликтных объектов, как пешеходные переходы, светофорные объекты, включенные в

координированное управление, нерегулируемые перекрестки, конфликтные объекты с наличием трамвайного движения.

АВТОРСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ

Аксенова С.В. 8
Андренко Е.А. 87
Апанасенко В.В. 29

Бабаев В.М. 3
Бакуменко П.В. 255
Баландіна І.С. 78
Баржина А.В. 17
Безцений А.А. 191
Белаш Ю.В. 124
Бибик Н.В. 222
Бибков Р.Х. 154
Биченко Л.А. 37
Благой В.В. 188
Бобровська О.Ю. 22
Богдан Н.М. 91
Божко Е.А. 141
Болдырева Л.С.
Болтенкова Е.А. 145
Борисов В.Г. 74
Борщ Г.А. 23
Бубенко П.Т. 34
Буркун И.Г. 93
Бутенко Т.Є. 198
Бутник Д.В. 11, 195
Бутник С.В. 195

Васильев Д.И. 119
Величко В.В. 131
Вень Мин Мин 13
Виноградська Н.С. 66
Виноградська О.М. 68
Витренко-Хрусталева Т.Н. 193
Вініченко В.С. 282
Власенко С.М. 39, 102
Влащенко Н.М.
Воронина О.С. 193
Волков Д.А. 163
Врубель Ю.А. 273

Гавриленко И.А. 225
Ільєнок О.М. 237
Іщенко М.Г. 191

Гавриленко І.О. 225
Гайдаренко Н.О. 63
Гайко Е.Ю. 170
Галкин А.С. 243
Гарбкавий І.Б. 33
Гелеверя Є.М. 42
Геращенко К.В. 102
Глухова Н.А. 156
Гобик В.М. 27
Гончарова З.В. 177
Гончарук А.О. 202
Горбачева Ю.И. 204, 207
Горбачова К.С. 168
Горобець В.В. 44
Горяинов А.Н. 243
Григоров М.А. 259, 260
Гринчак Н.В. 163
Гузій О.І. 46
Гуляк Р.Е. 171
Гурина І.В. 17

Даниленко А.Л. 170
Денисенко А.П. 119
Дмитрук А.И. 183
Дымченко В.В. 183
Дядюн С.В. 142

Еремін А.М. 129
Єрмак О.М. 268

Железнякова И.Л. 124
Жилинская О.И. 129

Завора Т.М. 123
Зарубіна О.С. 95

Иващенко Т.О. 48
Игнатова Н.И. 195
Ігatenko O.C. 26
Ігнатенко Д. О. 26
Іляшенко Ю.Г. 104
Мищенко М.И. 272
Мозалевский Д.В. 263, 273

Капский Д.В. 227, 251, 263,
273, 284

Капустина В.В. 29

Карлова О.А. 20, 137

Кириченко А.И. 13, 222

Кірічек О.В. 74

Клочко К.В. 195

Колонтаєвский О.П. 217

Кондратенко Н.О. 78

Кондратюк В.В. 147

Кононенко В.В. 195

Кононенко В.М. 27

Коньшев Г.А. 17

Косяк А.П. 279

Коржова А.В. 273

Кот Е.Н. 251

Красникова Н.Г. 170

Крекотень І.М. 51

Кубах А.И. 137

Кудлай А.В. 150

Кузьменко В.Н. 273

Кулик В.Т. 119

Куракса С.В. 52

Куценко Т.Г. 119

Кучма А.Ю. 188

Ластовец Н.В. 209

Левицкий А.В. 137

Лежнева О.І. 232, 255

Леонтьева О.Г. 145

Лисенко Б.В. 59

Лобан А.В. 142

Лубенченко Ю.В. 152

Лыска О.Г. 61

Любченко О.М. 158

Мазепа В.О. 26

Мамонов К.А. 188

Матвеева Н.М. 79

Мельман В.О. 171

Приймак М.В. 137

Пруненко Д.А. 129

Прыжкова О.Ю. 124

Мозговой С.В. 11

Молодченко-Серебрякова Т.Г. 63,
139, 181

Молчанова О.П. 82

Мордовцев А.С. 142

Морозова Л.М. 248

Мосієнко М.П. 248

Мураев Е.В. 195

Муцинская Н.Ю. 21

Недобачий Т.С. 198

Нефьодов Л.І. 239

Нехаєнко О.О. 74

Нечепорук О.О. 104

Ниверчук А.Н. 129

Никитина А.К. 131

Никифоров А.С. 119

Николаенко Л.П. 17

Николаенко Л.Ф. 193

Ніколаєнко М.А. 198

Новикова Н.И. 64, 67

Нотиевский В.С. 222

Овчар П.А. 33

Овчелупова О.Н. 13

Одаренко Т.Є. 80

Олейников Н.А. 170

Ольхова М.В. 262

Омельченко Е.А. 154

Онищенко В.О. 123

Оппельд Л.І. 56

Отровский І.А. 168

Павленко Я.П. 27

Пан М.П. 11

Пархоменко В.В. 248

Писаревский И.М. 171

Полчанова И.А. 170

Попова О.С. 64

Прав Ю.Г. 183

Прасол В.М. 117

Хомутенко А.В. 124

Хорошко И.А. 170

Чжунь Линь 191

Радіонова Л.О. 71
Римшин В.И. 154
Рославцев Д.Н. 241
Россохин С.А. 97

Садчикова М.О. 77
Самойленко М.С. 161
Самойленко Н.І. 214, 225
Санько Я.В. 260
Семенов В.Т. 117, 177

Сергієнко С.М. 115
Сидоренко О.Л. 11
Снісаренко О.Б. 34
Соболева А.Г. 183
Соколов Д.В. 137
Спаських Н.М. 73
Степаненко С.А. 188
Степанов Р.В. 174
Стольберг Ф.В. 6
Суворова Ю.В. 198
Сухонос М.К. 216

Тимофієва С.Б. 102, 104
Ткаченко А.М. 201
Ткаченко Ю.В. 166
Толчанова З.О. 134
Торкатюк В.И. 11, 13, 17, 119, 124,
129, 137, 170, 183, 188, 191, 193, 195,
198, 222

Углов В.И. 193

Фесенко Г.Г. 84
Фесенко Т.Г. 219
Фесенко Ю.Л. 137

Харенко Х.І. 164
Харченко В.Ф. 268

Чичкало-Кондрацкая И.Б. 13
Чорноморденко Г.В. 129
Чувикина Ю.Б. 198

Шаповалов А.Л. 163
Шахова О.В. 191
Шевченко А.А. 239
Шевченко В.С. 106
Шокурова Н.В. 99
Штефан С.И. 107, 110, 145
Штонденко К.В. 71
Шубин Л.И. 154
Шумаков Ф.Т. 191
Шутенко А.Л. 11
Шутенко Л.М. 6
Шутов С.А. 113
Шутова Л.А. 113

Юдин А.И. 97
Юрашкевич І. А. 110

СОДЕРЖАНИЕ

СЕКЦИЯ 1

ГОРОДСКОЕ И РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ В СИСТЕМЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ И МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ

<i>Бабаєв В.М.</i> Сталий розвиток регіону в системі державного програмування соціально-економічного розвитку територій.....	3
<i>Шутенко Л.М., Стольберг Ф.В., Торкатюк В.І.</i> Еколого-економічні проблеми сталого розвитку міст і шляхи їх вирішення.....	6
<i>Торкатюк В.І., Сидоренко О.Л., Пан М.П., Шутенко А.Л., Бутнік Д.В., Мозковий С.В.</i> Організаційно-економічні аспекти сталого розвитку міст	11
<i>Торкатюк В.І., Вень Мин Мин, Кириченко А.І., Овчелупова О.Н., Чичкало-Кондрацкая И.Б.</i> Усовершенствование устойчивого развития городского хозяйства на основе рационального распределения ресурсов.....	13
<i>Торкатюк В.І., Ніколаєнко Л.П., Гуріна І.В., Конишев Г.А., Баржина А.В.</i> Інвестиційно-інноваційна діяльність в процесі сталого розвитку міст.....	17
<i>Карлова О. А.</i> Якісне формування ефективної господарської системи міста.....	20
<i>Бобровська О.Ю.</i> Корпоративні засади управління містами як форма організації їх самоврядування.....	22
<i>Ігнатенко О. С., Ігнатенко Д.О., Мазепа В.О.</i> Методологічні аспекти досліджень в місцевому самоврядуванні.....	26
<i>Кононенко В.М., Павленко Я.П., Горбик В.М.</i> Організація надання послуг територіальній громаді.....	27
<i>Апанасенко В.В., Капустіна В.В.</i> Мотивація як фактор розвитку індустрії гостинності.....	29
<i>Бориц Г.А., Гаркавий І. Б., Овчар П. А.</i> Засади ефективності місцевого самоврядування.....	33
<i>Бубенко П.Т., Снісаренко Д.Б.</i> Інноваційний потенціал регіону: оцінювання та використання оцінок в механізмі управління розвитком	34
<i>Биченко Л.А.</i> Працересурсний потенціал України: економічна оцінка та раціональне використання в системі соціально - трудових відносин регіонів.....	37
<i>Влащенко Н.Н.</i> Совершенствование экономических взаимоотношений органов управления курортного региона и здравниц на их территории	39
<i>Гелеверя Є.М.</i> Технологічні аспекти організаційно-економічного забезпечення розвитку житлового господарства міст.....	42
<i>Горобець В.В.</i> Методика оцінки раціональності використання нафтових ресурсів.....	44

<i>Гузій О.І.</i> Місцеве самоврядування як чинник раціонального використання земельних ресурсів.....	46
<i>Іващенко Т.О.</i> Управління інноваційним потенціалом як чинник соціально-економічного розвитку регіону.....	48
<i>Крекотень І.М.</i> Особливості управління нерухомістю, що перебуває у комунальній власності.....	51
<i>Куракса С.В.</i> Застосування сучасних моделей управління соціально-економічними процесами в суспільстві при організації регіонального розвитку	52
<i>Оппельд Л.І.</i> Регіональна політика та шляхи удосконалення організації охорони здоров'я.....	56
<i>Лисенко Б.В.</i> Принципи розробки державних житлових програм в малих містах України.....	59
<i>Лиска О.Г.</i> Інформування територіальної громади як передумова її розвитку.....	61
<i>Молодченко-Серебрякова Т.Г., Гайдаренко Н.О.</i> Сприяння реалізації пенсійної реформи шляхом удосконалення методів визначення розміру пенсійного забезпечення за віком.....	63
<i>Новікова Н.І., Попова О.С.</i> Удосконалення державного регулювання інвестиційно-інноваційного розвитку регіонів.....	64
<i>Віноградська Н.С.</i> Діагностика і її роль при прийнятті рішень в управлінні підприємством.....	66
<i>Новікова Н.І., Болдирєва Л.С.</i> Удосконалення державного регулювання інвестиційної діяльності.....	67
<i>Віноградська О.М.</i> Оцінка ефективності соціальної сфери.....	68
<i>Радіонова Л.О., Штонденко К.В.</i> До питання про аспекти сталого розвитку міста.....	71
<i>Спаських Н.М.</i> Основні властивості іпотечної системи.....	73
<i>Борисов В.Г., Нехаєнко О.О., Кірічек О.В.</i> До питання прогнозування ємкості та частки ринку товарів та послуг.....	74
<i>Садчикова М.О.</i> Стан, проблеми та перспективи розвитку інноваційної діяльності у харківській області.....	77
<i>Кондратенко Н.О., Баландіна І.С.</i> Визначення ризиків неточного прогнозування витрат енергії на підприємстві.....	78
<i>Матвєєва Н.М.</i> Залучення громадськості - необхідна умова успішного реформування ЖКГ.....	79
<i>Одаренко Т.Є.</i> Методичні особливості визначення матеріальної відповідальності працівників структурних підрозділів будівельних підприємств.....	80
<i>Молчанова О.П.</i> Проблеми формування інноваційної економіки регіонів.....	82
<i>Фесенко Г.Г.</i> Гендерну рівність – у політику міст України.....	84
<i>Аксьонова С.В.</i> До питання формування інвестиційної стратегії розвитку міста.....	85

<i>Андренко Е.А.</i> Интегральная оценка уровня социально-экономического развития муниципальных образований на примере Харьковского региона.....	87
<i>Богдан Н.М.</i> Розбудова регіональної іпотечної системи як фактор підвищення інвестиційної привабливості регіону.....	91
<i>Буркун И.Г.</i> Проблемы устойчивого развития городов в области недвижимости и варианты их решения.....	93
<i>Зарубіна О.С.</i> До питання інвестиційні аспекти розвитку міста.....	95
<i>Юдин А.И., Россохин С.А.</i> Оценка эффективности реконструкции старой жилой застройки с учетом применения энергосберегающих технологий.....	97
<i>Шокурова Н.В.</i> Аналіз динаміки цін ринку нерухомості Харківського регіону і прогноз на 2008-2010 роки.....	99
<i>Тимофієва С.Б., Власенко С.М., Геращенко К.В.</i> Про деякі аспекти інформаційно – аналітичної бази регіонального управління.....	102
<i>Тимофієва С.Б., Ільяшенко Ю.Г., Нечипорук О.О.</i> До питання про ефективність землекористування в умовах сучасного міста.....	104
<i>Шевченко В.С.</i> Підготовка, перепідготовка й підвищення кваліфікації управлінського персоналу для сфери інноваційного й новаторського підприємництва.....	106
<i>Штефан С.І.</i> Проблема удосконалення системи господарювання і управління.....	107
<i>Штефан С.І., Юрашкевич І.А.</i> Методи державного регулювання регіонального розвитку.....	110
<i>Шутова Л.А., Шутов С.А.</i> Товарищество собственников жилья, как наиболее эффективная из известных типов управляющих компаний....	113
<i>Сергієнко С.М.</i> Проблеми і перспективи розвитку муніципальних утворень в Україні.....	115

СЕКЦИЯ 2

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ИНФОРМАЦИОННЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ

<i>Семенов В.Т., Прасол В.М.</i> Особенности и задачи мониторинга реформирования и развития жилищно-коммунального хозяйства.....	117
<i>Торкатюк В.И., Никифоров А.С., Васильев Д.И., Кулик В.Т., Денисенко А.П., Куценко Т.Г.</i> Повышение эффективности устойчивого развития городов на основании информационного обеспечения	119
<i>Онищенко В.О., Завора Т.М.</i> Формування соціальної житлової політики регіону.....	123
<i>Торкатюк В.И., Железнякова И.Л., Белаи Ю.В., Прыжкова О.Ю., Хомутенко А.В.</i> Роль эффективного водопотребления в повышении эффективности устойчивого развития городов	124

<i>Торкатюк В.И., Чорноморденко Г.В., Пруненко Д.А., Жилинская О.И., Ниверчук А.Н., Еремин А.М.</i> Повышение эффективности устойчивого развития городов на основе совершенствования пространственных связей между городскими землепользователями в процессе планирования городов с учетом оценки городских территорий.....	129
<i>Величко В.В., Никитина А.К.</i> Имидж как фактор привлекательности предприятий туристской индустрии.....	131
<i>Толчанова З.О.</i> Лісове господарство – важлива галузь соціально-економічного розвитку регіону.....	134
<i>Торкатюк В.И., Кубах А.И., Карлова О.А., Фесенко Ю.Л., Левицкий А.В., Соколов Д.В., Приймак М.В.</i> Муніципальне і локально-правове регулювання відношень по проблемі соціального забезпечення населення в процесі планування сталого розвитку міст.....	137
<i>Молодченко-Серебрякова Т.Г.</i> Проектний підхід до демонополізації ринку житлово-комунальних послуг як елемента реформування системи житлово-комунального господарства.....	139
<i>Божко Е. А.</i> Особливості регіонального ринку нерухомості, як економічної категорії.....	141
<i>Дядюн С.В., Мордовцев А.С., Лобан А.В.</i> Косвенный метод определения узловых расходов в водопроводной сети.....	142
<i>Штефан С.И., Болтенкова Е.А., Леонтьева О.Г.</i> К вопросу о самоуправлении.....	145
<i>Кондратюк В.В.</i> Етапи міжрегіональної інтеграції.....	147
<i>Кудлай А. В.</i> Теоретические аспекты формирования механизма управления развитием города крупного региона.....	150
<i>Лубенченко Ю.В.</i> Зміна стратегії розвитку промислових міст Донбасу - старопромислового регіону України в умовах перехідної економіки.....	152
<i>Римшин В.И., Бикбов Р.Х., Шубин Л.И., Омельченко Е.А.</i> Подготовка, согласование, утверждение и реализация схем территориального планирования субъекта Российской Федерации.....	154
<i>Глухова Н.А.</i> Модель управления инновационными процессами в регионах на основе кластеров.....	156
<i>Любченко О.М.</i> Базові показники економічної безпеки України.....	158
<i>Самойленко М. С.</i> До питання напрямків розвитку паливно-енергетичного комплексу Полтавської області.....	161
<i>Шапалов А. Л., Гринчак Н. В., Волков Д. А.</i> Интегрированная модель проектного управления устойчивым развитием города в системе «общество-природа».....	163
<i>Харенко Х.І.</i> Інтегральний системний підхід в ефективності організації зовнішнього освітлення міста.....	164
<i>Ткаченко Ю.В.</i> Специфіка забезпечення економічної безпеки регіону...	166
<i>Островський І.А., Горбачова К.С.</i> Про перспективи й суперечності розвитку транскордонного співробітництва Харківщини.....	168

<i>Торкатюк В.И., Полчанинова И.А., Хорошко И.А., Даниленко А.Л., Гайко Е.Ю., Олейников Н.А., Красникова Н.Г.</i> Стратегия и тактика привлечения иностранных инвестиций для устойчивого развития городов.....	170
<i>Гуляк Р.Е.</i> Комплексний підхід до розгляду міста як динамічної системи.....	171
<i>Степанов Р. В.</i> Модернизация производственного потенциала как базис инновационного развития экономики Украины.....	174

СЕКЦИЯ 3

УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТАМИ В ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОЙ СФЕРЕ

<i>Семенов В.Т., Гончарова З.В.</i> Моніторинг як ефективний механізм управління реалізацією програм у сфері житлово-комунального господарства.....	177
<i>Писаревський І.М., Мельман В.О., Молодченко-Серебрякова Т.Г.</i> Концепція і етапи реалізації будівельного проекту.....	181
<i>Торкатюк В.И., Дмитрук А.И., Дымченко В.В., Прав Ю.Г., Соболева А.Г.</i> Совершенствование процесса устойчивого развития городов на основе оптимизационных инвестиционных процессов	183
<i>Торкатюк В.И., Мамонов К.А., Благой В.В., Степаненко С.А., Кучма А.Ю.</i> Повышение эффективности реализации инвестиционных проектов устойчивого развития городов на основе совершенствования методов и моделей упорядочения денежных потоков	188
<i>Торкатюк В.И., Шумаков Ф.Т., Безценный А.А., Чжунь Линь, Шахова О.В.</i> Экономические особенности дистанционного экологического состояния городских водоемов	191
<i>Торкатюк В.И., Николаенко Л.Ф., Витренко-Хрусталева Т.Н., Углов В.И., Воронина О.С.</i> Усовершенствование управления устойчивым развитием городов на основе интегрированной системы менеджмента.....	193
<i>Торкатюк В.И., Коненко В.В., Мураев Е.В., Игнатова Н.И., Ключко К.В., Бутник С.В.</i> Стратегия формирования механизма разработки и реализации стратегического управления устойчивым развитием городов на основе инновационного подхода.....	195
<i>Торкатюк В.І., Бутенко Т.Є., Ніколаєнко М.А., Недобачай Т.С., Чувикіна Ю.Б., Суворова Ю.В.</i> Стратегічні підходи до формування ефективних критеріїв і систем управління інвестиційно-будівельним комплексом при плануванні параметрів сталого розвитку міст.....	198
<i>Ткаченко А.М., Іщенко М.Г.</i> Характеристика рішень в проектах з надання послуг.....	201
<i>Гончарук А.О.</i> Управління проектом відкриття автодрому за допомогою методології управління проектами PRINCE2.....	202

<i>Горбачева Ю.И.</i> Методологический аспект формирования системы управления проектами предприятия.....	204
<i>Горбачева Ю.И.</i> Механизмы управления организационными проектами.....	207
<i>Ластовец Н.В.</i> Применение компьютерных программ вычислительной гидродинамики для анализа процессов вентиляции и кондиционирования воздуха.....	209
<i>Муцинська Н.Ю.</i> Проектний підхід в реалізації програм регіонального розвитку.....	212
<i>Самойленко Н.И.</i> Установка границ интервала неопределенности в задачах одномерной оптимизации	214
<i>Сухонос М.К.</i> Модель формирования инвестиционных приоритетов проектов систем энергообеспечения городов.....	216
<i>Колонтаєвський О.П.</i> Удосконалення системи управління діяльністю персоналу на дорожньо-будівельних підприємствах.....	217
<i>Фесенко Т.Г.</i> Інформаційне забезпечення управління якістю будівельним проектом.....	219

СЕКЦИЯ 4

ЛОГИСТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ

<i>Торкатюк В.И., Бибик Н.В., Кириченко А.И., Нотиевский В.С.</i> Стратегия управления логистикой устойчивого развития городов.....	222
<i>Самойленко Н.И., Гавриленко И.А.</i> Метод расчета функциональной надежности трубопроводных транспортных систем.....	225
<i>Капский Д.В.</i> Математическое моделирование процессов конфликтного взаимодействия при прогнозировании аварийности в дорожном движении.....	227
<i>Лежнева Е.И.</i> К количественному обоснованию решений при усовершенствовании городских пассажирских перевозок.....	232
<i>Ільєнок О.М.</i> Аналіз процесів в проектах з надання транспортних послуг.....	237
<i>Нефёдов Л.И., Шевченко А.А.</i> Выбор средств измерительной техники для мониторинга показателей качества процесса транспорта газа на компрессорных станциях магистральных газопроводов.....	239
<i>Рославцев Д.Н.</i> Перспективы аутсорсинга логистических функций при проектировании и модернизации логистических систем.....	241
<i>Горяинов А. Н., Галкин А. С.</i> Алгоритм выбора клиента перевозчиком...	243
<i>Морозова Л.М., Пархоменко В.В., Мосієнко М.П.</i> Визначення інвентаризаційної вартості мостових споруд на міських вулицях та дорогах.....	248

<i>Капский Д.В., Кот Е.Н.</i> Создание новых технических средств управления движением пешеходов и поворотного транспорта.....	251
<i>Лежнева Е.И., Бакуменко Ю.А.</i> К усовершенствованию технологического процесса перевозки тарно-упаковочных и штучных грузов на автомобильном транспорте.....	255
<i>Григорьев М.А.</i> Динаміка зв'язку інформаційного навантаження з діями водія.....	259
<i>Санько Я.В., Григорьев М.А.</i> К определению энтропийных характеристик систем.....	260
<i>Ольхова М.В.</i> Обслуживание транспортным предприятием нескольких логистических систем.....	262
<i>Капский Д.В., Мозалевский Д.В.</i> Автоматизированное проектирование организации дорожного движения	263
<i>Єрмак О.М., Харченко В.Ф.</i> Щодо вибору методу обстеження пасажиропотоку на маршрутах міського пасажирського транспорту.....	268
<i>Мищенко М.І.</i> Розвиток транспортних систем країн світу.....	272
<i>Врубель Ю.А., Капский Д.В., Мозалевский Д.В., Коржова А.В., Кузьменко В.Н.</i> Некоторые вопросы применения искусственных неровностей на улично-дорожной сети.....	273
<i>Косяк А.П.</i> Формування логістичної системи організаційно-економічного забезпечення відновлення міського житлового фонду.....	279
<i>Віниченко В.С.</i> Оптимізація транспортної системи міських пасажирських перевезень.....	282
<i>Капский Д.В.</i> Методологические аспекты прогнозирования аварийности в дорожном движении.....	284
Авторский указатель	289

Научное издание

**«Устойчивое развитие городов. Управление проектами и программами
городского и регионального развития»**

Материалы
VI Международной научно-практической
интернет-конференции

май 2008 г.

(Посвідчення № 809 від 25.12.2007)

Ответственный за выпуск проф. *Г.В. Высоцкая*
Редактор *Т.Г. Молодченко-Серебрякова*
Технический редактор *О.П. Молчанова*

Подп. к печати 30.05.2008	Формат 60x84 1/16	
Бумага офисная.	Усл-печ, л. 17,4	
Уч.-изд. л. 20,5	Тираж 200 экз.	Заказ №
Печать на ризографе.		

Харьковская национальная академия городского хозяйства
Сектор оперативной полиграфии ИВЦ ХНАГХ
61002, г. Харьков, ул. Революции, 12.